香港申訴專員公署
Office of The Ombudsman, Hong Kong



主動調查報告
Direct Investigation Report

有關路旁殘疾人士專用泊車位的措施及使用情況
Measures and Usage of On-street Parking Spaces Designated for People with Disabilities

報告完成日期：2023年 4月 25日
Completion Date: 25 April 2023

報告公布日期：2023年 4月 27日
Announcement Date: 27 April 2023

目錄

報告摘要

章節		*段落*
1	*引言*	
	背景	***1.1 - 1.3***
	調查範圍	***1.4***
	調查過程	***1.5***
2	*路旁專用泊位概況*	***2.1***
	設置路旁專用泊位的目的	***2.2 - 2.3***
	路旁專用泊位的使用條件	***2.4 - 2.5***
	路旁專用泊位的供應情況	***2.6***
	路旁專用泊位的使用情況	***2.7 - 2.9***
3	*許可證及證明書的審批準則及使用條件*	
	「傷殘人士泊車許可證」	***3.1 - 3.10***
	「司機接載行動不便的殘疾人士泊車證明書」	***3.11 - 3.30***
	違反相關規定的罰則	***3.31 - 3.33***
	許可證及證明書的審批準則及使用條件摘要	***3.34 - 3.36***
	許可證及證明書的申請及簽發情況	***3.37 - 3.39***
4	*許可證和證明書相關的執管工作*	
	濫用路旁專用泊位的問題	***4.1 - 4.3***
	打擊濫泊行為	***4.4 - 4.11***
5	*個案研究及其他地區做法*	
	個案研究	***5.1 - 5.11***
	本署觀察所得	***5.12 - 5.18***
	其他地方的安排	***5.19 - 5.22***

6	*本署的評論及建議*	
	緒言	*6.1 - 6.2*
	(一)制定新措施的過程	*6.3 - 6.8*
	(二)路旁專用泊位的供求情況	*6.9 - 6.13*
	(三)許可證及證明書的準則	*6.14 - 6.33*
	(四)防止及打擊濫泊行為的措施	*6.34 - 6.50*
	建議	*6.51*
	鳴謝	*6.52*

附件

一	*運輸署在 2019 年 7 月至 8 月期間就全港路旁專用泊位的使用情況調查*
二	*運輸署在 2020 年 9 月就 2019 年調查報告中最高使用率的路旁專用泊位使用情況調查*

有關路旁殘疾人士專用泊車位的措施及使用情況
主動調查報告摘要

引言

殘疾人士專用的路旁泊車位（「路旁專用泊位」）以往只供持有「傷殘人士泊車許可證」（「許可證」）的傷殘駕駛者[1]使用。由 2021 年 1 月 29 日開始，運輸署將有關泊位的使用資格擴展至「司機接載行動不便的殘疾人士泊車證明書」（「證明書」）的持有人（「新措施」），以方便他們接載指定的下肢肢體行動不便殘疾人士（「下肢殘疾人士」）出行，促進殘疾人士融入社區，並支援照顧者以減輕他們的負擔。本署認同這目標與現行政策的方向一致。

2. 路旁專用泊位同時涉及路旁泊車政策及殘疾人士交通政策，運輸署處理路旁專用泊位相關事宜時必須同時考慮及平衡這兩方面。此外，運輸署須確保傷殘程度相若的下肢殘疾人士，不論他們是駕駛者或是被接載者，都可使用路旁專用泊位。不過，運輸署透過行政措施達致有關目標前，似乎未有預計當證明書及許可證持有人均可免費使用路旁專用泊位時，兩者在審批申請和防止濫用所需策略等方面的差異。該署在未有深入評估實際推行新措施時所遇到的種種問題，便推行新措施，容易招致受影響人士不滿。

本署調查所得

3. 本署的調查發現，運輸署在制定新措施的過程、評估路旁專用泊位的供求情況、審批申請、防止濫泊和跟進調查個案方面有以下的不足。

---

[1] 現時符合《道路交通條例》（第 374 章）第 2 條定義的傷殘人士並適宜駕駛汽車，可享有一系列便利他們駕駛及泊車的安排。申領駕駛執照的傷殘人士需要進行評估及測試，經運輸署審批後才獲發駕駛執照。傷殘駕駛者在獲發有效駕駛執照及車輛牌照後，才可申領許可證。

（一）制定新措施的過程

<u>沒有諮詢持份者的意見</u>

4. 運輸署制定及實施新措施是基於 2019 年一宗申請司法覆核許可的個案，亦因此而未有進行任何公眾諮詢，也沒有收集持份者（例如許可證持有人、殘疾人士及／或他們的照顧者的代表、負責評估殘疾人士情況的合資格人士等）的意見。本署認為，該署不但未能通過廣泛深入的諮詢和討論以改善措施的執行細節及凝聚共識，亦因為制定過程透明度不足而令受影響的持份者對新措施產生負面觀感。

<u>倉卒更改規定及使用條件，令人混淆和無所適從</u>

5. 在實施新措施初期，運輸署直接沿用以往還未擴大證明書使用範圍的做法，除註冊醫生及註冊物理治療師外，同時接納校長及註冊護士等人士為可簽發有關證明文件的合資格人士。但在新措施實施約四個月後，合資格人士則只限於註冊醫生及註冊物理治療師。此外，運輸署在推出新措施不久後已收到市民的投訴及意見，並在數月內更改證明書的使用條件，反映該署未有仔細考量執行新措施的細節和預計可能出現的情況。

6. 本署認為，運輸署應汲取經驗，有效運用各種溝通渠道，促進持份者更大的參與，從而制定全面和周詳的方案，更好地回應持份者的訴求。

（二）路旁專用泊位的供求情況

<u>缺乏有效措施以平衡供求及促進泊位流轉</u>

7. 在新措施實施後，路旁專用泊位和持證人的比例已由以往的 1 比 4 增至 1 比 8.5，新措施實施後所產生的額外需求加劇路旁專用泊位供求失衡的情況，專用泊位的增加亦遠不及證明書持有人數量的增幅。另一方面，路旁專用泊位不設任何收費也沒有任何登記或停泊記錄的要求，不但難以確定車輛有否超時停泊，亦缺乏任何可行措施促進流轉。

8. 本署認為，運輸署應該釐清設置路旁專用泊位的政策方向，以及充分評估供求情況。該署須審慎權衡各項考慮因素，釐定路旁專用泊位和持證人的目標比例，以制定更長遠的規劃和相關配套，該署亦須搜集和整理相關泊位的供求資料，包括定期進行使用率調查，以有系統地分析現時及將來的泊位供求情況。運輸署並有需要定立時間表，定期檢討相關工作的進度，並因應檢討結果作出適當的調整及跟進。

<u>沒有發放路旁專用泊位使用率的資訊</u>

9. 運輸署在推出新措施前曾就路旁專用泊位的使用率進行調查，不過，該署並沒有向外發放相關數據，以致相關持份者未能充分了解路旁專用泊位的需求情況。

10. 本署認為，開放有關數據可提升政府施政及運作等方面的透明度，令市民（尤其是受影響的持份者）更理解政策的理據，有助增加公眾對政策和相關措施的支持。其中，運輸署應在與「殘疾人士使用公共交通工具工作小組」的成員就路旁專用泊位的使用情況及證明書的適用範圍溝通時，向他們提供使用率調查的數據。

（三）許可證及證明書的準則

11. 基於訂立制度和背景的不同，許可證和證明書的審批程序及申請資格亦各異。許可證是根據《道路交通（泊車）規例》（第374C章）（「《規例》」）簽發的，法例條文對申請條件有所規限；而簽發證明書則屬行政措施，運輸署可因應不同情況調整與證明書相關的規定和措施。雖然許可證和證明書同屬泊車的便利安排，但兩者在審批準則及使用條件上的差異引伸不同程度的問題。

<u>須理順申請人、登記車輛的車主及被接載者的關係</u>

12. 運輸署沒有就證明書申請人與被接載者的關係設定限制。以往證明書只容許持有人在接載下肢殘疾人士時使用運輸署轄下停車場內的殘疾人士專用泊位，但新措施下證明書持有人可免費使用路旁專用泊位，大幅增加了有關泊位的需求，在供應不足的情況下，該署有必要探討是否仍然沿用以往偏向寬鬆的標準審批申請。

13. 另一方面，申請許可證的傷殘駕駛者（或其同為傷殘人士的配偶）必須是所使用車輛的登記車主，而申請證明書的車輛的登記車主可以是被接載者或申請人。如被接載者不能依靠單一駕駛者接載，則多位申請人可向運輸署提出申請。雖然運輸署在證明書申請獲批後只會發出一張證明書，限制同一時間只會有一輛登記在證明書上的車輛可使用證明書。然而，這無疑會增加濫用證明書的潛在風險。此外，該署容許登記車主授權他人以申請人身份駕駛車輛接載下肢殘疾人士，亦令審批程序變得更為複雜。本署認為，運輸署須要認真檢視證明書的申請資格，特別是證明書的申請人、登記車主及被接載者為不同人士而牽涉到授權他人駕駛的安排。

14. 本署的調查顯示，運輸署曾因應某個案的特殊情況，恩恤批准簽發證明書予並非所使用車輛的登記車主之個別申請人。為免令人質疑該署不按規定行事，本署認為，運輸署有需要清楚說明這些恩恤或酌情審批時會考慮的因素，並訂定審批的條件和準則，以確保審批程序公平和公正。

<u>沒有清楚訂明每張證明書可登記車輛的數目</u>

15. 運輸署接受證明書申請人申請登記多於一輛車輛，但限制同一時間只有一輛車輛使用證明書。該署在批核更新資料（如更改車輛牌照號碼、增加或減少登記車輛數目等）的申請後，會要求持證人交回舊有的證明書，然後再簽發新的證明書。不過，若該署在收回舊有證明書的工作處理不當，便有可能助長濫用路旁專用泊位的行為。此外，運輸署亦不會探究證明書申請人登記三輛車輛或以上的原因，而該署內部似乎亦沒有就每張證明書可登記車輛的數目釐定清晰標準。

16. 本署認為，運輸署有必要就證明書可登記車輛的數目釐定清楚及統一的標準，並就處理涉及多輛車輛的申請制定相關的程序指引，包括在哪些情況下可考慮接納登記多於一輛車輛。

<u>沒有規限車輛種類及款式</u>

17. 現時《規例》規限許可證持有人可使用的車輛種類（即私家車、電單車或機動三輪車），但證明書持有人所使用的車輛種

類及款式則未受限制。本署認為，運輸署應客觀地考慮個別車種在一般情況下是否便利下肢殘疾人士使用（例如下肢殘疾人士能否上落空間甚狹小的跑車），以減低濫用證明書的可能性。

18. 本署認為，運輸署應加強審視有關申請，就證明書持有人可使用的車輛種類制定合理的標準。該署亦可考慮要求申請人在提出新申請或續期申請時一併遞交申請車輛的照片，以便審批及確定申請所涉的車輛是否適合接載相關的下肢殘疾人士。

（四）防止及打擊濫泊行為的措施

<u>須探討制定使用泊位的限制，令更多傷殘駕駛者及被接載者受惠</u>

19. 現時，許可證持有人可免費使用路旁專用泊位，證明書持有人則只能在駕駛載有下肢殘疾人士的車輛進入及／或離開有關泊位時使用，而兩者均不可將車輛停泊在路旁專用泊超過 24 小時。本署留意到，有部分證明書持有人將車輛駛進路旁專用泊位時確實有接載下肢殘疾人士，但其後下肢殘疾人士並沒有返回泊位登車，而其間有關車輛仍長時間停泊在路旁專用泊位，雖然他們並沒有違反使用條件（車輛進入及／或離開泊位時，車上必須載有證明書上所列明的下肢殘疾人士），但情況並不理想，未能促進路旁專用泊位的流轉。

20. 本署認為，運輸署除了採取有效措施密切監察路旁專用泊位的使用情況外，須探討制定使用有關泊位的限制之可行性，例如設定使用時間或在超過一定時限後徵收費用等，以增加泊位的流轉。

<u>投訴個案的調查和跟進工作欠系統</u>

21. 根據運輸署處理有關證明書涉嫌濫泊投訴的程序，該署會向首次違規的持證人發出警告信；如確認證明書再次遭濫用，該署會取消有關證明書。本署認為，為免有涉嫌違反使用條件的人士利用時間上的差距或以其他理由（例如運輸署未及發出警告信或持證人聲稱未接獲警告信等）可繼續濫用路旁專用泊位，運輸署應檢視現行處理濫泊的程序，釐定清楚證明書「再次遭濫用」的定義及執管程序（包括警告信制度，以及持證人逾期不作回覆的後果等）。

22. 此外，運輸署會定期在高使用率和較多接獲市民投訴或舉報的路旁專用泊位一帶進行調查，但本署留意到，調查大多在平日（即星期一至星期五）進行。本署認為，考慮到運輸署已獲增撥資源進行實地調查，該署除加強監察外，亦有必要增加週六及週日的調查次數，以更全面了解有關地點的路旁專用泊位的實際使用情況。

收回證明書的安排欠妥善

23. 本署從審研的個案中留意到，有證明書持有人遲遲未有向運輸署交還已失效的證明書，另有個案亦顯示，該署在持證人未有交還舊有的證明書前，便已向該人士發出新的證明書，以致接戴同一名殘疾人士的不同申請人能同時使用兩張證明書。上述情況反映運輸署在處理收回證明書的程序有嚴重不足。

24. 另一方面，《規例》訂明許可證持有人在許可證（不論是紙本或電子版本）被取消後的責任及不遵守有關規定的罰則。不過，就證明書而言，雖然運輸署在電子版本證明書推出後需要收回紙本證明書的情況會大幅減少，但由於簽發證明書的安排只屬行政措施，即使持證人不遵守有關規定，亦無需承擔任何法律後果，難免令人認為政策不公。

罰則欠缺阻嚇力

25. 雖然違反許可證及證明書的使用條件同樣會被取消已簽發的證件，但有別於許可證的情況，證明書持有人並不會因為違反相關使用條件而須面對刑責。本署認為，運輸署有必要正視該署對證明書持有人的違規情況無法可執這現實，繼續運用新科技（例如：智能監察系統）監察路旁專用泊位的使用情況，加強對現行各種不當行為的規管。長遠而言，該署應考慮及研究能否透過修改法例以加強管制有關情況。

探討其他可行方案

26. 本署認為，運輸署可繼續探討其他防止及處理路旁專用泊位濫泊問題的可行方案，並與持份者就不同方案作出協調和取捨，以營造共識。就新科技的應用方面，運輸署可考慮參考現時一般路旁停車位的做法，透過「香港出行易」應用程式發放路旁專用泊位使用情況的實時資訊，便利持證人隨時搜尋路旁專用泊位。

建議

27. 基於以上所述，申訴專員向運輸署提出了 11 項改善建議：

(1) 釐清設置路旁專用泊位的政策和定位，以及充分評估有關泊位的需求及供應情況，並為各項工作定立時間表及定期檢討工作進度；

(2) 定期進行路旁專用泊位使用率的調查，並將收集所得的數據向公眾發放；

(3) 全面檢視證明書的申請資格及審批準則，特別是證明書的申請人、登記車主及被接載者為不同人士而牽涉到授權他人駕駛的安排，以及作恩恤考慮或運用酌情權時需考慮的因素和條件；

(4) 檢討並加強措施以遏止各種不當使用證明書的行為；

(5) 在審批涉及多輛登記車輛的證明書申請時，加強審視申請人是否有確切需要增加車輛數目；並就此制定相關的程序指引；

(6) 就證明書持有人可使用的車輛種類制定合理的標準，並採取相應措施，以確定申請的車輛是適合接載所指明的下肢殘疾人士；

(7) 探討制定使用路旁專用泊位的限制以促進泊位流轉之可行性，例如設定使用時限或在超過一定時限後徵收費用等；

(8) 檢視現行處理濫泊的程序，釐定清楚「再次遭濫用」的定義及執管程序；

(9) 繼續推展在路旁專用泊位設置智能監察系統的工作，以加強監察有關泊位的使用情況；

(10) 長遠而言，考慮及研究能否透過修改法例以處理因許可證及證明書訂立制度和背景的不同，而出現不同的審批程序、申請資格及使用限制等情況；以及

(11) 運用各種溝通渠道就路旁專用泊位的使用情況及證明書的適用範圍與持份者加強溝通，集思廣益，以探討並制定更全面和周詳的方案。

申訴專員公署
2023 年 4 月

公署不時在社交媒體上載選錄調查報告的個案摘要，歡迎關注我們的 Facebook 及 Instagram 專頁，以獲取最新資訊：

Facebook.com/Ombudsman.HK

Instagram.com/Ombudsman_HK

Executive Summary
Direct Investigation Report

Measures and Usage of On-street Parking Spaces Designated for People with Disabilities

Introduction

In the past, only drivers with disabilities holding the Disabled Person's Parking Permit ("DPPP")[1] were entitled to use the on-street parking spaces designated for people with disabilities ("DPS"). With effect from 29 January 2021, the Transport Department ("TD") introduced a new measure to extend the eligibility for using DPS to holders of the Parking Certificate for Drivers Who Carry People with Mobility Disabilities ("Parking Certificate") to facilitate the carrying of specified persons with lower limb mobility disabilities ("persons with LLMD"). The new measure is aimed at promoting social integration of disabled persons as well as supporting and easing the burdens of carers. This Office concurs that these objectives are in line with the current policy direction.

2. The provision of DPS involves both the on-street parking policy and the policy of transport for people with disabilities. In handling relevant issues, TD has to consider and balance the two aspects concurrently. Moreover, TD should ensure that people with comparable levels of lower limb disabilities, either as drivers or passengers, are equally entitled to use DPS. Yet, in achieving these objectives, TD apparently has not anticipated the problems stemming from the discrepancies between DPPP and Parking Certificate in terms of approval criteria, checks against abuse, etc., when the holders of both documents are allowed to use DPS for free. TD's launch of the new measure without in-depth assessment of potential problems upon implementation could easily aggrieve the parties affected.

---

1 At present, disabled persons within the definition under section 2 of the Road Traffic Ordinance (Cap. 374) and fit to drive a motor vehicle are entitled to a range of driving and parking concessions. Disabled persons who apply for a driving licence are required to undergo testing and assessments, and will be issued a driving licence upon TD's approval. After obtaining valid driving licences and vehicle licences, drivers with disabilities are eligible to apply for the DPPP.

Our Findings

3. Our investigation has revealed the following inadequacies on the part of TD in formulating the new measure, assessing the supply and demand of DPS, processing applications, preventing abuse and handling complaints.

(I) Process of Formulating New Measure

Failing to Consult Stakeholders

4. TD formulated and introduced the new measure in the wake of an application for leave for judicial review in 2019. Against this background, no public consultation had been conducted, nor had TD collected the views of stakeholders (such as DPPP holders, representatives of people with disabilities and/or their carers, qualified persons responsible for assessment of disability condition, etc.). Not only did TD miss the opportunity to refine the new measure's operational details and foster a consensus through extensive and thorough consultation and discussion, the lack of transparency during the formulation process also created a negative perception of the new measure among the stakeholders affected.

Causing Confusion and Frustration by Hastily Changing Requirements and Conditions of Use

5. When TD first introduced the new measure, it simply adopted the original practice before expanding the scope of Parking Certificate, i.e. in addition to registered doctors and registered physiotherapists, it also accepted school principals and registered nurses as qualified persons to issue the relevant certification. However, around four months later and since then, only registered doctors and registered physiotherapists are accepted as qualified persons. Besides, TD received public complaints and views shortly after launching the new measure. It then revised the Parking Certificate's conditions of use within a few months, reflecting that TD had not carefully considered the operational details and possible scenarios.

6. This Office considers that TD should draw on the experience, effectively use various communication channels to engage stakeholders, thereby formulating comprehensive and proper solutions to better respond to their demands.

(II) Supply and Demand of Designated Parking Spaces

Lack of Effective Measures to Balance Supply and Demand and to Promote Turnover of Parking Spaces

7. After the launch of the new measure, the ratio of DPS to holders of DPPP/Parking Certificate has increased from 1: 4 to 1: 8.5. The extra demand brought about by the new measure has aggravated the imbalance in supply and demand, while the increase of DPS lags far behind the increase of Parking Certificate holders. Meanwhile, those spaces are free to use without any requirement for registration or parking records. It is difficult to verify whether a vehicle had overstayed in a DPS, and there are no practical measures to promote turnover of Parking Spaces.

8. This Office considers it essential for TD to clarify the policy direction of having DPS and fully assess the supply and demand. TD should weigh up all factors and set a target ratio of DPS to DPPP/Parking Certificate holders for formulation of long-term planning and development of ancillary facilities. It should also collect and compile data on the supply and demand for DPS, including conducting regular surveys on usage rates for systematic analysis of the existing and future supply and demand. Moreover, TD should draw up a schedule for regular review of progress of the tasks, and properly adjust its actions and follow up based on the results obtained.

Failing to Disseminate Information about Usage Rates of Designated Parking Spaces

9. Before launching the new measure, TD had surveyed the usage rates of DPS. Nevertheless, TD has not released the survey results, such that stakeholders are not fully aware of the demand for those spaces.

10. This Office considers releasing such data conducive to higher transparency of Government administration and operation, thereby enhancing the public’s awareness (especially stakeholders affected) of the policy rationale and engaging their support for the policy and relevant measures. In particular, TD should provide the survey results when liaising with members of the Working Group on Access to Public Transport by People with Disabilities regarding the usage of DPS and the scope of Parking Certificate.

(III) Criteria of DPPP and Parking Certificate

11. Due to their different regimes and backgrounds, DPPP and Parking Certificate have their own sets of approval procedures and eligibility criteria. DPPP is issued under the Road Traffic (Parking) Regulations (Cap. 374C) ("the Regulations") with eligibility criteria prescribed by law. Parking Certificate, on the other hand, is issued by administrative means, and TD can adjust the relevant requirements and measures according to circumstances. Although DPPP and Parking Certificate both provide parking concessions, the discrepancies between their approval criteria and conditions of use cause problems of various degrees.

<u>To Rationalise the Relationships among Applicant, Registered Vehicle Owner and Person to be Carried</u>

12. TD has not imposed any restriction on the relationship between Parking Certificate applicant and the person to be carried. In the past, Parking Certificate holders were only entitled to use the designated parking spaces inside TD's carparks when carrying the person with LLMD. Under the new measure, they can also use DPS free of charge, thus boosting the demand for those spaces. Given the insufficient supply, TD should examine whether its former lenient approach in approving application is tenable.

13. Meanwhile, DPPP applicant or his/her spouse (where the spouse is also a disabled person) must be the registered owner of the relevant vehicle, while Parking Certificate application can be made with a vehicle registered in the name of the applicant or the passenger with mobility disability. Multiple applicants can apply to TD for a Parking Certificate if they have to share the duty of carrying the same person. Upon approving such application, TD would issue only one Parking Certificate so that the certificate can only be used by one of the vehicles listed thereon at any given time. However, it certainly increases the risk of abuse. Also, TD allows registered vehicle owner to authorise another person to be the applicant of Parking Certificate to drive his/her vehicle for carrying the person with LLMD, making the approval procedures more complicated. We urge TD to stringently review the eligibility criteria for Parking Certificate, especially in cases where the applicant, the registered vehicle owner and the person to be carried are different parties and authorisation for other persons to drive a vehicle is involved.

14. Our investigation revealed that TD had approved an application for Parking Certificate on compassionate grounds in exceptional circumstances where the applicant was not the registered owner of the vehicle to be used. To avoid queries about TD's deviation from the established requirements, this Office considers it essential to spell out the consideration factors for approval on compassionate or discretionary grounds. TD should also draw up the approval conditions and criteria to ensure that the procedures are fair and impartial.

Failing to Prescribe Maximum Number of Vehicles Listed on Each Parking Certificate

15. TD accepts applicants for Parking Certificate to register more than one vehicle in one application, but requires that only one of the vehicles should use the certificate at any given time. Upon approval of application to change information (such as changing the vehicle registration mark, adding or reducing the number of vehicles registered on a Parking Certificate, etc.), TD would request the holder to surrender the old certificate and then issue a new one. Yet, if TD mishandles the surrender of old certificate, it might create a loophole for abuse of DPS. Moreover, TD would not examine why Parking Certificate applicants needed to register three or more vehicles, nor has it set a clear standard on the maximum number of vehicles to be registered on each certificate.

16. We urge TD to prescribe a clear and uniform standard on the maximum number of vehicles registered for each Parking Certificate, and draw up operational guidelines for handling applications with multiple vehicles, including in what circumstances such applications are acceptable.

No Restriction on Vehicle Types and Specifications

17. Unlike DPPP holders who are bound by the Regulations to use particular types of vehicles (i.e. private cars, motor cycles or motor tricycles), Parking Certificate holders are not restricted as to the types or specifications of vehicles they would use. We are of the view that TD should consider objectively whether certain types of vehicles are suitable for general use by people with LLMD (for example, whether they can easily get on/off a sports car with very small space), thereby minimising abuse.

18. We urge TD to step up scrutinising such applications and draw up reasonable standards on the vehicle types used by Parking Certificate holders. TD can also consider requiring attachment of photographs of the relevant vehicle with new or

renewal applications for verifying that the vehicles used are suitable for carrying the specified persons with LLMD.

(IV) Measures to Prevent and Tackle Abuse

To Consider Imposing Limitations on the Use of Designated Parking Spaces to Benefit More Drivers and Passengers with Disabilities

19. Currently, DPPP holders are entitled to use DPS for free, while Parking Certificate holders must have the person with LLMD on board when driving in and/or out of those spaces. For holders of both documents, parking in a DPS should not exceed a continuous period of 24 hours. We note that at times the person with LLMD carried by the Parking Certificate holder when driving into a DPS might not return there to get back on the vehicle, and the same vehicle would occupy DPS for a long time in the interim. Despite no breach of the conditions of use (i.e. the person with LLMD named on the Parking Certificate must be on board when the vehicle was driven in and/or out of the space), the situation was unsatisfactory and not conducive to promoting the turnover of DPS.

20. In our view, TD should not only adopt effective measures to closely monitor the usage of DPS, but also explore the feasibility of imposing certain limitations. For instance, it can set a time limit or charge fees after the time limit for parking, so as to promote the turnover of DPS.

Failing to Investigate and Handle Complaints Systematically

21. According to its procedures for handling complaints about Parking Certificate abuse, TD would issue a warning letter to the holder for the first violation. Where repeated or persisting abuses are found, TD would cancel the Parking Certificate. To prevent holders suspected of violating the conditions of use from taking advantage of time difference or other excuses (such as before TD could issue a warning letter or holders denied having received the warning letter) and continuing with the abuse, TD should review its current procedures in handling abuse cases and clarify the definition of “repeated abuse” and the enforcement procedures, including the warning letter system, the consequences of holders not replying by deadline, etc.

22. On the other hand, TD conducted regular surveys, mostly on weekdays (i.e. Mondays to Fridays), in the vicinity of Parking Spaces with high usage rates and

frequent complaints or reports by the public. Considering that TD has been allocated more resources for on-site surveys, we urge it to, besides stepping up monitoring, increase the number of surveys at weekends to obtain a more comprehensive understanding of the actual usage of DPS at those locations.

Improper Arrangement for Recalling Parking Certificates

23. Our case studies revealed that some holders had put off surrendering invalid Parking Certificates to TD. Another case showed that TD had issued a new certificate before the old one was surrendered, resulting in two certificates being used concurrently by different holders claiming to carry the same person with LLMD. These cases reflected serious inadequacy in TD's procedures for handling the surrender of Parking Certificates.

24. On the contrary, the Regulations stipulates the duties of DPPP holders after cancellation of DPPP (either in paper or electronic form) and the penalties for non-compliance. With the introduction of e-Permits, the need for TD to recall paper Parking Certificate would be reduced. Still, as the Parking Certificate is issued by administrative means, the fact that non-compliant holders are not liable to any legal consequences calls into question the fairness of the policy.

Penalties Carrying Insufficient Deterrence

25. Both DPPP and Parking Certificate could be cancelled if their holders violate the conditions of use. However, unlike DPPP holders, Parking Certificate holders are not liable to any sanctions for such violation. We consider that TD should fully recognise the fact that there is no law that regulate non-compliance by Parking Certificate holders, continue to use new technology (e.g. smart monitoring system) to monitor the usage of Parking Spaces and step up enforcement against various forms of abuse. In the long run, TD should consider and explore strengthening the regulatory measures by legislative amendments.

Exploring Other Practical Solutions

26. We urge TD to continue exploring other practical solutions to prevent and address abuse of DPS. It should also coordinate and sort out different solutions jointly with stakeholders, thereby fostering a consensus. On the front of new technology application, TD may consider providing real-time information about the availability of

DPS via the "HKeMobility" application, similar to that of general on-street parking spaces, facilitating the instant search of DPS by DPPP/Parking Certificate holders.

Recommendations

27. In the light of the above, The Ombudsman makes eleven recommendations to TD:

(1) clarify the policy and positioning of having DPS, fully assess their supply and demand, draw up a schedule for various tasks and regularly review progress of the tasks;

(2) regularly survey the usage rates of DPS, and release the data to the public;

(3) comprehensively review the eligibility and approval criteria for Parking Certificate, especially in cases where the applicant, the registered vehicle owner and the person to be carried are different parties and authorisation for another person to drive a vehicle is involved, as well as the consideration factors and conditions for approval on compassionate and discretionary grounds;

(4) review and strengthen measures against various forms of Parking Certificate abuse;

(5) when processing applications for Parking Certificate with multiple vehicles, step up scrutinising whether the applicants have a genuine need to use multiple vehicles, and draw up operational guidelines for handling such cases;

(6) draw up reasonable standards on the vehicle types used by Parking Certificate holders, and take proper measures to ensure that application is made with vehicles suitable for carrying the specified person with LLMD;

(7) explore setting limits on the use of DPS to promote turnover, such as setting a time limit of parking or charging fees after certain time limit;

(8) review existing procedures for handling parking abuse, clarify the definition of "repeated abuse" and the enforcement procedures;

(9) proceed with the installation of smart monitoring system at DPS to step up monitoring their usage;

(10) in the long run, consider and explore legislative amendments to address the discrepancies between DPPP and Parking Certificate in terms of approval procedures, eligibility criteria and conditions of use; and

(11) use various communication channels to engage and collect views extensively from stakeholders regarding the usage of DPS and the scope of Parking Certificate, thereby exploring and drawing up more comprehensive and proper solutions.

Office of The Ombudsman
April 2023

We will post the case summary of selected investigation reports on social media from time to time. Follow us on Facebook and Instagram to get the latest updates.

Facebook.com/Ombudsman.HK **Instagram.com/Ombudsman_HK**

1

引言

背景

1.1 殘疾人士專用的路旁泊車位（「路旁專用泊位」）以往只供持有「傷殘人士泊車許可證」（「許可證」）的傷殘駕駛者使用。由2021年1月29日開始，運輸署將有關泊位的使用資格擴展至「司機接載行動不便的殘疾人士泊車證明書」（「證明書」）的持有人（「新措施」），以方便他們接載指定的下肢肢體行動不便殘疾人士（「下肢殘疾人士」）出行。

1.2 根據運輸署資料，現時本港約有522個路旁專用泊位。截至2022年11月，該署共簽發了1,703張許可證及2,729張證明書。運輸署實行上述新措施後，本署收到多宗投訴，指措施令路旁專用泊位供不應求的情況更趨嚴重，加上有路旁專用泊位涉嫌被濫用的情況，包括被長時間佔用或證明書持有人在沒有接載下肢殘疾人士的情況下使用，令傷殘駕駛者更難找到可用泊位。此外，有意見認為運輸署職員難以確定證明書持有人駕車進出相關泊位時是否正在接載其證明書指定的下肢殘疾人士，以致該署未能有效監察證明書持有人有否遵從相關規定。

1.3 有鑑於此，申訴專員在2021年9月20日根據《申訴專員條例》（第397章）第7(1)(a)(ii)條向運輸署展開主動調查。

調查範圍

1.4 這項主動調查的審研範圍包括：

- 路旁專用泊位的供應和使用條件；

- 許可證及證明書的簽發情況；

- 對路旁專用泊位使用情況的監察；以及

- 可予改善之處。

調查過程

1.5 本署於 2021 月 9 月 23 日向公眾公布展開此項主動調查，並邀請公眾人士就此課題提供意見。2022 年 11 月 18 日，本署將調查報告草擬本送交運輸署評論，並於 2023 年 1 月 16 日獲該署回覆。經考慮及適當納入其意見後，本署於 2023 年 4 月 25 日完成這份報告。

2

路旁專用泊位概況

2.1 為應付駕駛人士的短暫泊車需要，政府會在交通情況許可(即交通流量、道路安全和其他道路使用者上落客貨活動不受影響)的情況下設置一般的路旁停車位(「路旁停車位」)。而根據運輸署的《運輸策劃及設計手冊》，在泊車需求較高而街道以外的泊車處未能應付需求的地區，可以考慮在路旁停車位設置收費錶，藉以阻止車輛長時間停泊和促進流轉，達致交通管理的目的。這些收費的路旁停車位除了有助限制出現大量對停車位的需求外，亦紓緩因車輛四處尋找車位而引起的交通問題。

設置路旁專用泊位的目的

2.2 為協助殘疾人士融入社會，並加強他們的活動能力，政府早年向自行駕駛汽車的殘疾人士提供便利他們駕駛及泊車的安排。就泊車位方面，根據政府於 1991 年出版的《康復計劃方案檢討報告》，運輸署除了在 14 個政府停車場各設置一至兩個殘疾駕駛人士專用泊位外，亦曾於 1988 年推出試驗計劃，選定 11 個路旁停車位供當時獲當局簽發「免費泊車標貼」[1]的殘疾駕駛人士使用。由於有關試驗計劃甚受殘疾人士歡迎，政府其後透過「許可證」制度將計劃擴展至全港各區。

2.3 運輸署表示，與路旁停車位一樣，設立路旁專用泊位目的，也是為了應付相關駕駛者的短期泊車需要。現時，該署會在設立路旁停車位的同時，考慮設立路旁專用泊位。而根據《香港規劃標準與準則》，如有機會，凡殘疾人士常到的設施(包括診療所、醫院、銀行、零售市場、郵政局、社區會堂等)附近，以及四周在街道以外的泊車位數目不足的地點，政府亦應為殘疾人士闢設路

---

1 1972 年，運輸署、警務處及社會福利署協議推出「免費泊車標貼」行政措施，讓殘疾駕駛人士透過展示「免費泊車標貼」可在設有收費錶的停車位免費泊車，無需定時返回收費錶繳費，以減輕殘疾駕駛人士的負擔。

旁專用泊位。這些泊位空間一般會較大，方便下肢殘疾人士上落。另外，運輸署亦會因應殘疾人士團體或人士提出的建議，在切實可行的情況下，於個別位置提供路旁專用泊位。

路旁專用泊位的使用條件

2.4 在實施新措施前，只有持許可證的傷殘駕駛者可使用路旁專用泊位以停泊其車輛。運輸署在路旁專用泊位旁會豎立有關交通標誌，列明祇准出示許可證或證明書的車輛使用(有關簽發許可證及證明書的詳情，見於**第 3 章**)。此外，與使用路旁停車位一樣，使用路旁專用泊位的人士按例不得將車輛連續停泊在泊位上超過 24 小時[2]。

2.5 運輸署於 2021 年 1 月 29 日推行新措施，將證明書的適用範圍由原來容許持證駕駛者使用政府多層停車場內的專用泊位，擴展至可免費使用路旁專用泊位(詳見下文**第 3.11 至 3.13 段**)。證明書申請表註明，申請人駕駛車輛進入及／或離開路旁專用泊位時，車上必須載有申請表格上所列明的下肢殘疾人士。該署指出，由於落實有關安排屬於行政措施，只涉及更換交通標誌的內容，並不須要修改法例。

路旁專用泊位的供應情況

2.6 根據運輸署資料，截至 2022 年 11 月，全港一共設有 522 個路旁專用泊位。為應付因開放路旁專用泊位予證明書持有人使用而增加對泊位的需求，運輸署已在各區審視各類型車輛的泊車需求，並在合適地點增加路旁停車位的同時增加路旁專用泊位。由新措施實施至 2022 年 11 月 30 日，該署已增加 73 個路旁專用泊位(約近一成半)，而 41 個正在或準備興建，11 個正在規劃或進行地區諮詢。

---

2 《道路交通(泊車)規例》(第 374C 章)第 8 條訂明，「任何人在泊車處連續停泊車輛超過 24 小時，即屬犯罪，可處第 1 級罰款」。現時第 1 級罰款的最高款額為 2,000 元。

路旁專用泊位的使用情況

2.7 政府在 2019 年詳細研究是否將證明書的適用範圍擴展至路旁專用泊位時，曾調查路旁專用泊位的使用率。該署在 2019 年 7 月至 8 月期間，分別於平日（即星期一至五）、週六和週日就全港所有路旁專用泊位於四個不同時段[3]的使用情況進行調查。結果顯示，全港各區有關泊位在平日的平均使用率為 35.6%，星期六及星期日的平均使用率則分別為 35.2%及 37.1%。如按不同時段（**註 3**）作分析，平日各時段的平均使用率介乎 30.8%至 41.6%，星期六的使用率介乎 27.5%至 42.2%，而星期日的使用率則介乎 33.2%至 41.4%。此外，當時亦有按地區統計路旁專用泊位的使用率，香港區及九龍區在平日、星期六及星期日的平均使用率，分別介乎 29.6%至 50.1%、26.2%至 49.9%及 30%至 53.1%；至於新界區方面，有關平均使用率分別介乎 12.7%至 42.6%、17.3%至 46.4%及 18.6%至 60.3%。（詳見**附件一**）

2.8 2020 年 9 月，運輸署再進行另一次路旁專用泊位的使用情況調查。是次調查是按上述 2019 年調查報告中的結果為準則，在港九新界揀選了合共 22 個最高使用率的路旁專用泊位進行 24 小時調查，以檢視有關泊位的使用情況。調查結果顯示，有關泊位在星期一至五的平均使用率為 50.3%，星期六的平均使用率為 48.9%，而星期日的平均使用率則為 48.2%。如將使用率分為四個時段（**註 3**）作分析，星期一至五在有關時段的平均使用率介乎 47.2%至 52%，星期六的使用率介乎 45.1%至 51.8%，而星期日使用率則介乎 43.2%至 54.3%。（詳見**附件二**）運輸署計劃在 2023 年上半年就路旁專用泊位進行調查，以檢視有關泊位的使用概況。

2.9 然而，本署就是次主動調查收集到的公眾意見中有指，運輸署在沒有相應增加路旁專用泊位數目的情況下便實施新措施，令以汽車代步的傷殘駕駛者在尋找泊位時往往需要耗費更多時間，以致出行變得更為困難，結果與政府鼓勵傷殘駕駛者融入社會的原意及政策相違背。

---

3 四個時段為午夜 12 時至早上 5 時 59 分、早上 6 時至中午 11 時 59 分、中午 12 時至下午 5 時 59 分及下午 6 時至晚上 11 時 59 分。

3

許可證及證明書的審批準則及使用條件

「傷殘人士泊車許可證」

3.1 為使運輸署於 1988 年推出的試驗計劃下的「免費泊車標貼」獲得適當法律根據（上文**第 2.2 段**），政府在 1992 年修訂《道路交通條例》(第 374 章)(「《條例》」) 及相關附屬法例，訂明申請及發出許可證的細則，以及許可證持有人可免付收費錶停車位的停車費。

3.2 此外，為配合政府更廣泛應用科技提供公共服務的政策，政府於 2022 年修訂相關法例，相關修訂已於 2022 年 12 月 16 日正式生效。運輸署會分階段為大部分牌照、許可證和證明書(包括是次調查所指的「許可證」) 推出電子形式的許可證(e-permits)，以「便攜式文件格式」(pdf) 簽發，並透過電子郵件發送給申請人，供他們自行下載及列印。

便利安排及豁免事項

3.3 現時符合《條例》第 2 條定義的傷殘人士[4]並適宜駕駛汽車，可享有一系列便利他們駕駛及泊車的安排，包括：

(a) 豁免駕駛考試費用；

(b) 豁免駕駛執照費用；

---

4 根據《道路交通條例》(第 374 章) 第 2 條，傷殘人士是指持有由衞生署署長或《醫院管理局條例》(第 113 章) 所指的醫院管理局所簽署或經他人代其簽署的證明書，說明該人患有永久性疾病或身體傷殘，以致步行有相當困難的人。

(c) 豁免車輛牌照費用；

(d) 豁免車輛首次登記稅[5]及車輛過戶費；

(e) 豁免汽車燃油稅[6]

(f) 豁免政府隧道收費；以及

(g) 使用路旁專用泊位、免費使用設有收費錶的路旁停車位，以及半價使用設置於運輸署轄下的多層停車場的停車位。

3.4 有關的傷殘人士在獲發駕駛執照後，可以其名義或其配偶（如其配偶亦為傷殘人士）所登記的車輛，向該署申請許可證。運輸署解釋，許可證純粹為一張泊車證，用以執行上述便利措施的第(g)項，因此，許可證與其他便利安排及豁免（即**上段第(a)至(f)項**）並無直接關係，合資格傷殘人士並非透過申請許可證而獲得第(a)至(f)項的豁免安排，也有個別合資格人士選擇不就其車輛申請許可證作泊車用途。

申請資格及審批準則

3.5 根據現行安排，運輸署會要求申請駕駛執照的傷殘人士先於該署進行初步評估，包括視力測試、手握力測試、腳踏力度和移動反應時間測試，以及模擬駕駛測試，藉以初步評估及確定申請人是否適合駕駛。運輸署其後會轉介申請人前往醫院管理局（「醫管局」）轄下的伊利沙伯醫院社區復康中心（「伊院復康中心」）接受該中心醫生及職業治療師的詳細評估，目的是從醫學角度對申請人進行傷殘人士的駕駛評估，以確定申請人是否符合相關法例下傷殘人士的定義以使用駕駛及泊車方面的便利安排（**上段**）、是否具備足夠能力和條件駕駛車輛，以及是否需要任何汽車改裝以配合申請人的需要。

---

5 豁免首次登記稅只限於應課稅值不超過港幣 30 萬元的私家車、電單車或機動三輪車，及申請人在過去五年內並無為一部機動車車輛辦理免稅登記手續。

6 根據《應課稅品條例》(第 109 章)附表一第三部第 4 條，海關關長就《道路交通條例》(第 374 章)第 2 條所指傷殘人士擁有和駕駛的私家車、電單車或機動三輪車所使用的碳氫油的須繳稅款，須予寬免。有關傷殘人士需自行向海關申請。私家車個人每月 200 升為限，電單車或機動三輪車個人每月 100 升為限。

3.6 運輸署會依據醫學專業意見，評估申請駕駛執照的傷殘人士是否合乎申請傷殘便利安排的資格，從而審批有關申請。如申請人對有關評估有意見或其身體情況有變，可要求運輸署再作轉介，以安排申請人重新接受評估。有關人士在獲發有效駕駛執照及車輛牌照後，才可申請及獲發許可證。

(1) <u>簽發對象</u>

3.7 根據《道路交通（泊車）規例》(第 374C 章)《規例》第 27A 條，申請許可證的傷殘人士除持有私家車、電單車或機動三輪車有效的駕駛執照外，他或其配偶（如申請人的配偶亦為傷殘人士）亦必須是有關車輛的登記車主，才可獲運輸署簽發相關的許可證。換句話說，許可證只適用於相關傷殘人士所駕駛的車輛。

(2) <u>進行評估的合資格人士</u>

3.8 如上文**第 3.5 段**所述，申請駕駛執照的傷殘人士在運輸署完成初步評估後，會被轉介到伊院復康中心接受醫生及職業治療師的詳細評估，以確保申請人具備足夠駕駛能力及其所駕駛車輛配合其身體狀況，從而保障道路安全。運輸署會根據有關的評估結果審批申請。有關人士在獲發有效駕駛執照及車輛牌照後，便可申請及獲發便利泊車的許可證。

(3) <u>登記車輛的數目</u>

3.9 運輸署只接受申請人在許可證上登記一輛車輛。

(4) <u>車輛種類及款式</u>

3.10 根據《規例》第 27A 條，合資格的傷殘人士可就私家車、電單車或機動三輪車申請許可證，換言之，他們不可以輕型貨車及其他商用車輛申請許可證。在進行駕駛能力評估後，伊院復康中心的報告會列明車輛是否需要作出改裝，例如安裝手動加速器、手操作泊車掣、軚盤圓形把手等。如需改裝，相關車輛亦須通過車輛檢驗。除法例所規定外，該署沒有限制許可證持有人使用某種型號或款式的車輛。

「司機接載行動不便的殘疾人士泊車證明書」

3.11 為方便未能駕駛的殘疾人士出行，運輸署於 2002 年 3 月推出一項「父母及配偶接載殘疾人士泊車證明書」的試驗計劃，容許該證明書的持有人把車輛停泊在政府多層停車場內的殘疾人士專用泊車位，以方便其接載的行動不便人士上落，持證人仍須繳付泊車費用。2004 年 1 月，試驗計劃成為永久安排，並重新命名為現時的「司機接載殘疾人士泊車證明書」(現稱為「司機接載行動不便的殘疾人士證明書」，即證明書)，而申請人的資格亦擴展至殘疾人士的親屬。

3.12 考慮到並非所有殘疾人士均有親屬，運輸署於 2013 年 12 月 31 日再以試驗計劃形式，將證明書的適用範圍擴大，容許持有證明書的指定司機在接載親屬以外的行動不便人士時，可將車輛停泊於運輸署轄下的政府多層停車場殘疾人士專用泊位。2014 年 4 月 1 日，運輸署正式實施有關安排。

3.13 運輸署表示，2019 年上旬，有一名身體殘疾而未能駕駛的人士就該署簽發許可證的政策申請司法覆核，申訴人因不符合許可證的申請條件而未能使用路旁專用泊位，他認為有關安排剝奪未能駕駛的殘疾人士使用路旁專用泊位的平等機會，構成殘疾人士之間的歧視。政府當時就這宗申請司法覆核許可個案徵詢法律意見並作出仔細考量，考慮到身體癱瘓／下肢殘疾人士需輪椅代步及陪同者接載他們出行，亦有實際需要使用空間較大的路旁專用泊位，故此，經研究路旁專用泊位的使用情況後(上文**第 2.7 及 2.8 段**)，政府認為有空間開放路旁專用泊位予持有證明書的人士使用，遂於 2021 年 1 月 29 日進一步將證明書的適用範圍擴大至路旁專用泊位，而證明書持有人在使用有關泊位時，車上必須載有運輸署簽發的批准信上所列明的下肢殘疾人士，亦須在車前擋風玻璃位置清楚展示證明書，以便檢查人員查看。

3.14 此外，隨着電子牌照的推出(上文**第 3.2 段**)，證明書將和許可證同樣可以按申請人要求簽發電子版本。

便利安排及豁免事項

3.15 證明書持有人在接載下肢殘疾人士時可免費使用路旁專用泊位及付費使用運輸署轄下政府多層停車場的特定殘疾人士

專用泊位。除此之外，當局並無為證明書持有人提供其他便利安排和豁免。

申請資格及審批準則

3.16 根據現行審批準則，運輸署會按照註冊醫生或註冊物理治療師的評估審批證明書的申請。申請人必須提交上述合資格人士所簽發的文件，以證明所接載的人士為下肢殘疾人士[7]。有關合資格人士亦必須清楚列明被接載者經評估後其殘疾情況可能持續的時期，該署將根據相關專業評估而審批證明書的有效期。此外，申請人或其接載的下肢殘疾人士，必須擁有以其本人姓名登記的車輛。由於證明書申請被接載的下肢殘疾人士並非駕駛人士，運輸署不需要就其駕駛能力及車輛是否需要改裝而作出評估，而只會以註冊醫生或註冊物理治療師所簽發的證明文件審批申請。

3.17 考慮到簽發證明書的目的是方便被接載的下肢殘疾人士出行，運輸署現時沒有就申請人與其接載的指定殘疾人士的關係及申請車輛的數目加以規限。此外，考慮到不同殘疾人士其活動能力的獨特性，該署現時亦沒有硬性規限車輛款式(詳見下文**第 3.20，3.24 及 3.27 段**)。然而，在審批證明書的申請時，運輸署會按需要要求申請人提供補充資料，包括指定被接載下肢殘疾人士的殘疾情況、申請多於一部車輛接載的理據，以及申請車輛適合接載下肢殘疾人士的證明等。

(1) <u>簽發對象</u>

3.18 現時證明書申請人須為接載下肢殘疾人士的駕駛者，而申請內指定用作接載殘疾人士的車輛由申請人或其接載的下肢殘疾人士所擁有及作為登記車主。

3.19 根據運輸署記錄，在 2021 年 12 月至 2022 年 2 月期間，獲批證明書的 280 宗個案當中，有七成的被接載者為 18 歲以下的兒童／少年或 65 歲以上長者。有關人士除身體有殘疾外，亦未必有足夠自理及判斷能力處理申領證明書的程序。因此，對於有意見指運輸署應將證明書直接簽發給下肢殘疾人士，該署認為，若改由

---

7 根據證明書的申請表格，被接載殘疾人士的殘疾情況包括(1)四肢癱瘓；(2)中風、腦血管意外；(3)腦癱瘓小兒麻痺症；(4)偏癱／半身不遂；(5)截肢；以及(6)其他(須詳細註明)。

該等人士作為證明書持有人，政府必須小心考慮是否合適，包括被接載者是否有足夠能力填寫申請表。政府亦須顧及有關改動對被接載者（特別是全癱／半癱、缺乏自理能力的兒童／少年或長者）家人的感受。

3.20 如上文**第 3.17 段**所述，運輸署現時沒有就申請人與其接載的下肢殘疾人士的關係作出規限。該署認為並非所有殘疾人士均有親屬（上文第**第 3.12 段**），例如該署曾接獲一宗申請，被接載者為神父，須由朋友接載出行。根據運輸署資料，2021 年 1 月 29 日至 2022 年 2 月期間（新措施實施後一年），有 95%的申請人與被接載的殘疾人士有親屬關係[8]。

(2) <u>評估被接載的下肢殘疾人士狀況的合資格人士</u>

3.21 運輸署在 2002 年 3 月推出證明書試驗計劃時，要求申請人提交由合資格人士（即校長、註冊護士、註冊醫生或註冊物理治療師）所簽發的文件，以證明所接載的人士為下肢殘疾人士，該署才會考慮有關的證明書申請。運輸署解釋，容許校長及註冊護士可簽發證明文件的安排，是考慮到證明書的原意是為方便下肢殘疾人士出行。簽發證明文件的校長一般為特殊學校的校長，具有專業教育資格，並且了解就讀在其特殊學校學生的殘疾情況；而註冊護士亦具有一定護理知識，可證明申請所指明的殘疾人士是否符合申請資格。

3.22 因應新措施的實施及持份者的意見，運輸署檢視了證明書的審批準則，由 2021 年 6 月 1 日起，該署要求申請人必須提交由註冊醫生或物理治療師簽發的證明文件。根據該署資料，新措施實施至修訂審批準則期間，由校長簽發證明文件的申請個案佔申請總數 0.3%，而由註冊護士簽發證明文件的則佔 0.7%。

3.23 此外，修訂後的審批準則亦要求合資格人士提交的證明文件須清楚註明被接載者經評估後其殘疾情況可能持續的時間。該署會根據相關專業評估而審批證明書的期限。有關安排的目的

---

8 運輸署在考慮證明書持有人和被接載者是否有親屬關係時，會參考一般中國傳統倫理定義上所指的親屬關係，包括直系親屬（例如父母、兄弟姊妹、配偶、子女、祖父母、外祖父母、孫子／孫女等）；以及其他旁系親屬（例如叔伯、嬸母、姨母、甥子及甥女等）。該署視被接載者與以上直系及旁系親屬為親屬關係。

是為進一步確保申請被接載的下肢殘疾人士有實際需要使用路旁專用泊位及所需使用的時期，以確保路旁專用泊位使用得宜。

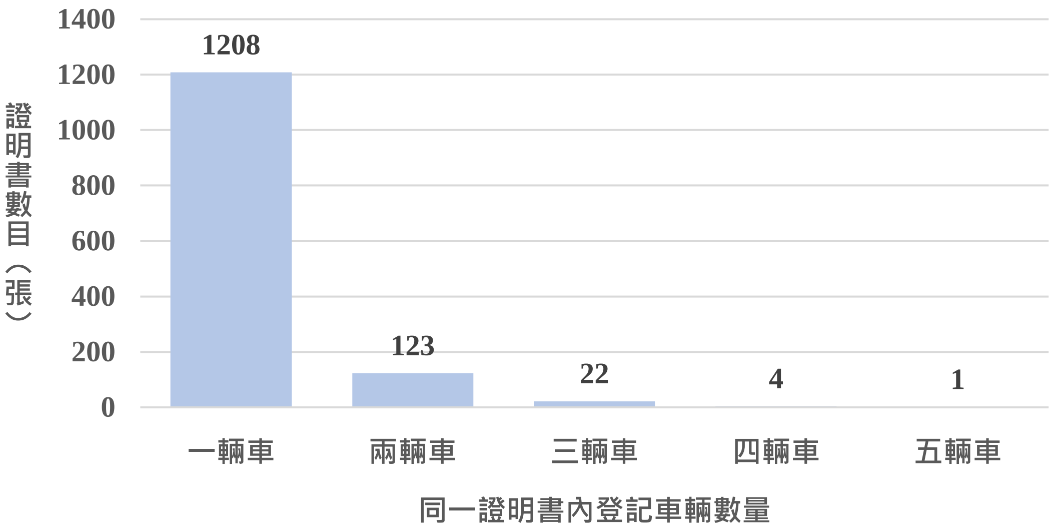
(3) 登記車輛的數目

3.24 運輸署容許申請人在證明書上登記多於一部車輛以接載同一位指定的下肢殘疾人士。該署表示，這類登記多於一輛車輛的申請大部分由被接載傷殘人士的家屬提出，稱未能集中由一位家庭成員接載指定的下肢殘疾人士的所有出行行程。該署考慮到有關申請並非無理，故一般會予以批准。運輸署表示，該署並沒有就登記車輛的數目設定上限，但會視乎申請個案的實際情況，現時有一宗個案獲准最多五輛登記車輛。

3.25 運輸署表示，申請人如欲更新申請資料，包括更改車牌號碼、登記車主及登記車輛數目等，申請人須向運輸署提交相關更新資料以便作出審批。根據證明書的須知事項，如申請人就接載同一位下肢殘疾人士遞交新申請，該新申請的車輛登記號碼將視乎審批結果加註在同一張證明書上。在新證明書批出前，申請人須以郵寄方式將舊有的證明書交還運輸署。不論是新申請、續期申請或更新資料的申請，運輸署在批准有關申請後，只會就同一位指定的下肢殘疾人士發出一張證明書，上面列出已獲批准可接載下肢殘疾人士的車輛牌照號碼(一輛或多輛)，以限制在同一時間內，證明書只能由其中一輛已登記的車輛使用。因此，即使運輸署容許一張證明書登記多於一輛車輛，亦不會導致同一時間可使用路旁專用泊位的車輛數目增加。

3.26 2021 年 1 月 29 日至 2022 年 2 月 28 日期間，運輸署共簽發了 1,358 張證明書，其中登記車輛數量為一輛的證明書佔 1,208 張(89%)，兩輛的佔 123 張(9%)，多於兩輛的佔 27 張(2%)。有關統計數字可見於**圖 1**。

圖 1： 2021 年 1 月 29 日至 2022 年 2 月 28 日期間
簽發證明書的數目
(按每張證明書的登記車輛數量計)



(4) <u>車輛種類及款式</u>

3.27 運輸署現時沒有規限證明書申請所涉的車輛之種類及款式。有市民指出，有些獲簽發證明書的車輛是單門跑車及客貨車：車身甚低的單門跑車一般難以讓殘疾人士上落；而客貨車則多涉及商業用途，應限制其申請。

3.28 在本署展開主動調查後，運輸署曾就用以接載下肢殘疾人士的車輛之尺寸、車輛地板高度／汽車離地間隙和涉及車門數量等方面諮詢伊院復康中心的意見。該中心指基本上並未有既定的規則以決定何種車型／品牌較適合或不適合接載殘疾人士。有些下肢殘疾人士需要使用具備特殊功能的大型輪椅；有些則需要使用普通輪椅、助行架或拐杖等輔助工具。此外，殘疾人士的下肢功能亦各有差異，例如有些因心臟肺部功能問題，以致只能步行很短的距離；有些可以獨立上車；有些則需依賴其他人幫助。因此，該中心一般建議有關殘疾人士應根據其個別情況及輔助需要而決定使用車輛類型。

3.29 運輸署解釋，一般申請證明書的車輛為私家車，但亦有約 2%登記使用證明書的車輛為客貨車。事實上，一些證明書的申請人亦只有一輛實際功能與私家車相近、方便擺放輪椅及接載行

動不便的殘疾人士的客貨車。鑑於個別下肢傷殘人士的具體活動能力及殘疾程度不盡相同，上落車輛時或需要同行者提供協助，單從車輛型號和大小、車門尺寸及車門數目等資料實難以評估和證明申請的車輛是否適合用以接載殘疾人士。運輸署亦曾參考英國、美國及新加坡的相關安排，這些司法管轄區同樣未有限制殘疾人士使用車輛的型號或款式。

3.30 雖則如此，運輸署在審批證明書的申請時，會在有需要時要求申請人就其申請提供資料，例如被接載殘疾人士上落車輛的相片及／或錄影片段，以證明申請的車輛適合用以接載下肢殘疾人士。

違反相關規定的罰則

許可證

3.31 根據《規例》，運輸署署長可因相關規例任何條文或許可證任何條件被觸犯或違反，而取消已簽發的許可證，並須以書面通知許可證的持有人。

3.32 許可證持有人在接獲運輸署通知取消或拒絕續期後，如其持有的為電子許可證，則須立即確保不在車輛上展示有關證件的列印本；如屬紙本許可證，則除上述要求外，持證人須於三天內將許可證交回該署。如持證人無合理辯解而不遵守有關規定，即屬犯罪，最高可處罰款 2,000 元。

證明書

3.33 證明書的簽發條件清楚列明，如發現持證人濫用證明書，運輸署可取消有關證明書。根據既定程序，該署會向首次濫用證明書的持證人發出警告信；如持證人再次濫用或持續濫用，該署會考慮取消證明書。由於日後證明書將與許可證同樣可以按申請人要求簽發電子版本，因此，上文第**第 3.32 段**有關取消許可證後對持證人的要求同樣適用於證明書。不過，由於簽發證明書僅屬行政措施，即使持證人沒有按指示退回已取消的紙本證明書或沒有停止在車輛上展示已無效的電子證明書，並不屬違法，不會有任何刑責。

許可證及證明書的審批準則及使用條件摘要

3.34 綜合上述資料，就泊車方面的便利安排而言，許可證及證明書在申請資格、審批準則、使用條件及違規懲處等方面的要點列於**表 1**：

表 1：許可證及證明書的審批準則及使用條件摘要

項目	許可證	證明書
使用範圍		
泊車便利安排	• 免費使用路旁專用泊位 • 免費使用設有收費錶的路旁停車位 • 半價使用運輸署轄下政府多層停車場的特定停車位	• 接載指定下肢殘疾人士時免費使用路旁專用泊位 • 接載指定下肢殘疾人士時使用運輸署轄下政府多層停車場的特定停車位，但不享有任何費用減免
許可證或證明書的有效期		
有效期	• 三年，可申請續期	• 視乎合資格人士的建議而定，每次最多不超過三年，可申請續期
申請資格和審批準則		
申請人	• 須持有准許其駕駛有關車輛的正式駕駛執照、學習駕駛執照或暫准駕駛執照的合資格傷殘人士	• 須持有正式駕駛執照或暫准駕駛執照

<table>
<tr><th colspan="2">項目</th><th>許可證</th><th>證明書</th></tr>
<tr><td colspan="2">所使用車輛的登記車主</td><td>• 申請人或其配偶（如申請人的配偶亦為傷殘人士）</td><td>• 申請人或其接載的指定下肢殘疾人士</td></tr>
<tr><td rowspan="2">所登記車輛</td><td>種類</td><td>• 《規例》所指明的私家車、電單車或機動三輪車，及配合申請人駕駛需要經過特別改裝的車輛</td><td>• 沒有限制車輛種類，惟車身高度須低於運輸署轄下停車場的高度限制(2米至2.4米)</td></tr>
<tr><td>數目</td><td>• 一輛</td><td>• 未設有上限，視乎申請個案實際情況而定；現時獲批車輛數目最高的一宗個案涉及五輛車輛</td></tr>
<tr><td rowspan="2">駕駛者/被接載者的殘疾情況</td><td>殘疾情況</td><td>• 符合《條例》定義的傷殘人士，即患有永久性疾病或身體傷殘，以致步行有相當困難的人（上文第3.3段註4）</td><td>• 下肢肢體傷殘行動不便的殘疾人士
• 由註冊醫生或物理治療師簽發的證明文件須列明被接載者的殘疾情況可能持續的時期</td></tr>
<tr><td>進行評估的合資格人士</td><td>• 伊院復康中心的醫生及職業治療師對申請駕駛執照的傷殘人士進行駕駛評估</td><td>• 註冊醫生或物理治療師對被接載的下肢殘疾人士的殘疾情況進行評估</td></tr>
<tr><td colspan="4">路旁專用泊位的使用條件</td></tr>
<tr><td colspan="2">時限</td><td>• 每次停泊不可超過24小時，否則屬違法（由香港警務處（「警務處」）執行）</td><td>• 每次停泊不可超過24小時，否則屬違法(由警務處執行)</td></tr>
</table>

項目	許可證	證明書
使用者限制	• 車輛須由持相關許可證的殘疾人士駕駛	• 證明書上指明的車輛進入及／或離開泊位時，車上須載有申請時所指定的下肢殘疾人士
違反使用條件後果	• 運輸署署長可按《規例》取消許可證或拒絕許可證續期 • 如持證人接獲取消許可證通知，便不可在車輛上展示許可證（如屬紙本許可證，則除上述要求外亦須將證件交回運輸署）。如持有人無合理辯解而不遵守這規定，即屬犯罪，最高可處罰款 2,000 元	• 運輸署會向首次濫用證明書的持證人發出警告信；如持證人再次濫用或持續濫用，該署會考慮取消證明書 • 如持證人接獲取消證明書通知，便不可在車輛上展示證明書（如屬紙本證明書，則除上述要求外亦須將證件交回運輸署），如持有人不遵守這規定，並無涉及任何罪行及刑罰

3.35 有公眾意見認為，許可證的申請程序甚為複雜，申請人不但需要接受醫生的評估，亦必須進行相關的駕駛測試，方可獲發許可證；而證明書的申請門檻則十分低，只須經由註冊醫生或註冊物理治療師確認情況便可。因此，有公眾人士建議，為確保評估工作的一致性，被接載的下肢殘疾人士應同樣由伊院復康中心的醫生進行評估，以確定該人士屬於法例所指明的傷殘人士（即患有永久性疾病或身體傷殘，以致步行有相當困難的人），才可獲簽發證明書。

3.36 不過，有意見則指出，由於許可證持有人需要經過運輸署及醫生評估其駕駛能力是否足以獲發駕駛執照，要求與證明書持有人所接載的下肢殘疾人士的身體狀況評估不同，因此他們獲審批的準則亦有不同。審批許可證及證明書的申請準則應以下肢

殘疾人士的殘疾情況並引致的不便作出考慮，並以他們的需要為本。運輸署應考慮直接簽發證明書給下肢殘疾人士而非健全的駕駛者。

許可證及證明書的申請及簽發情況

3.37 新措施實施前和後的一年，申請及簽發許可證及證明書的數目可見於**圖 2** 及**圖 3**。

圖 2： 新措施實施前和後的一年（2020 年 1 月 29 日至 2021 年 10 月 31 日期間）許可證及證明書的申請數目

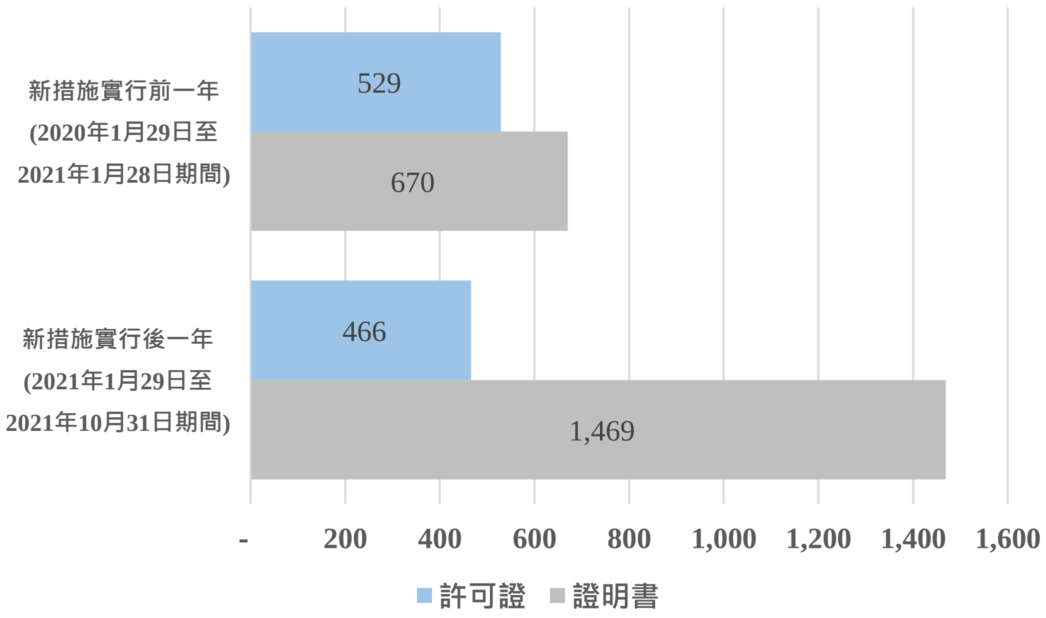
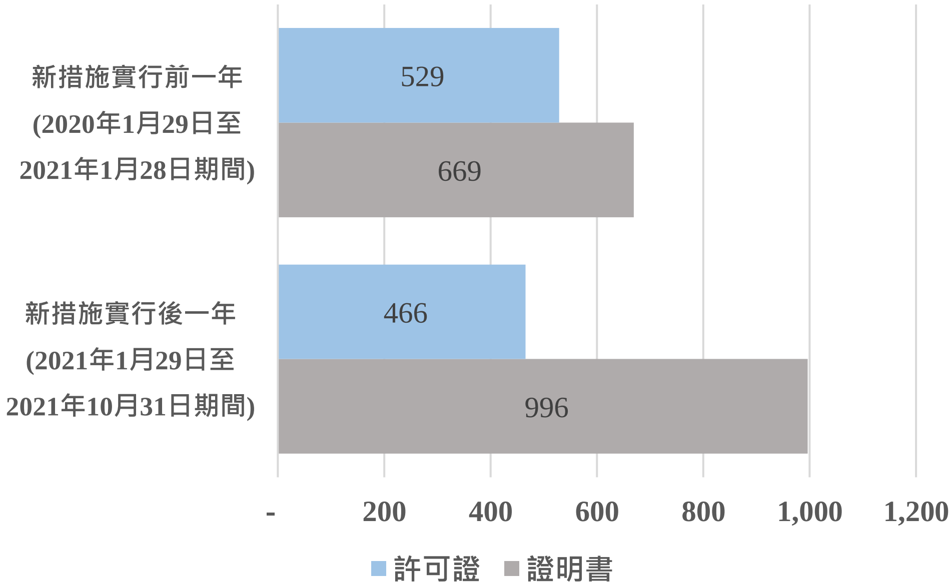


圖 3： 新措施實施前後的一年
(2020 年 1 月 29 日至 2021 年 10 月 31 日期間)
許可證及證明書的簽發數目#



\# 簽發數目包括新簽發及續發數目

3.38 由**圖 2** 及**圖 3** 可見，新措施實施後，申請及獲簽發許可證的數目均有所下跌；相反，證明書的申請數目則大幅增加兩倍多（由 670 張增至 1,469 張），而簽發的數目亦增逾 30%（由 669 張增至 996 張）。

3.39 截至 2022 年 11 月，香港共有 522 個路旁專用泊位，而運輸署共簽發了 1,703 張有效的許可證和 2,729 張有效的證明書（上文**第 1.2 及 2.6 段**）。由於以往只有許可證持有人才可使用路旁專用泊位，故路旁專用泊位和持證人在新措施實施前的比例為 1 比 4（四人爭一個泊位）。新措施實施後，可使用有關泊位的人數大幅增加，路旁專用泊位和持證人的比例升至 1 比 8.5（即多於八人爭一個泊位）。

4

許可證和證明書相關的執管工作

濫用路旁專用泊位的問題

4.1 本署收到不少公眾意見指，新措施實施後路旁專用泊位被濫用的情況明顯增加，但運輸署缺乏有效的監察機制。根據證明書的使用條件，持證人所駕駛的車輛在進入及／或離開路旁專用泊位時，車上必須載有指定的下肢殘疾人士。然而，有市民不時發現證明書持有人在使用路旁專用泊位時並沒有接載下肢殘疾人士，這些懷疑濫泊的情況在繁忙地區尤為嚴重（例如尖沙咀、旺角、灣仔等）。

4.2 雖然運輸署正在研究推行智能監察系統以加強監察路旁專用泊位的使用，但目前該署並無實質措施可有效監察上述的使用條件獲遵從。除非該署在不同地點安排人員長時間留守或安裝閉路電視進行監察，否則難以證明持證人駕車駛進或駛離路旁專用泊位時有否接載下肢殘疾人士。

4.3 另一方面，現時車輛每次使用路旁專用泊位的最高時限為 24 小時，在許可證及證明書持證人可無需作任何手續（如拍卡）並免費使用路旁專用泊位的情況下，這類泊位被同一車輛長時間佔用的情況經常發生。當局缺乏促進路旁專用泊位流轉的措施，影響傷殘駕駛者及接載下肢殘疾人士的照顧者使用有關泊位的機會。

打擊濫泊行為

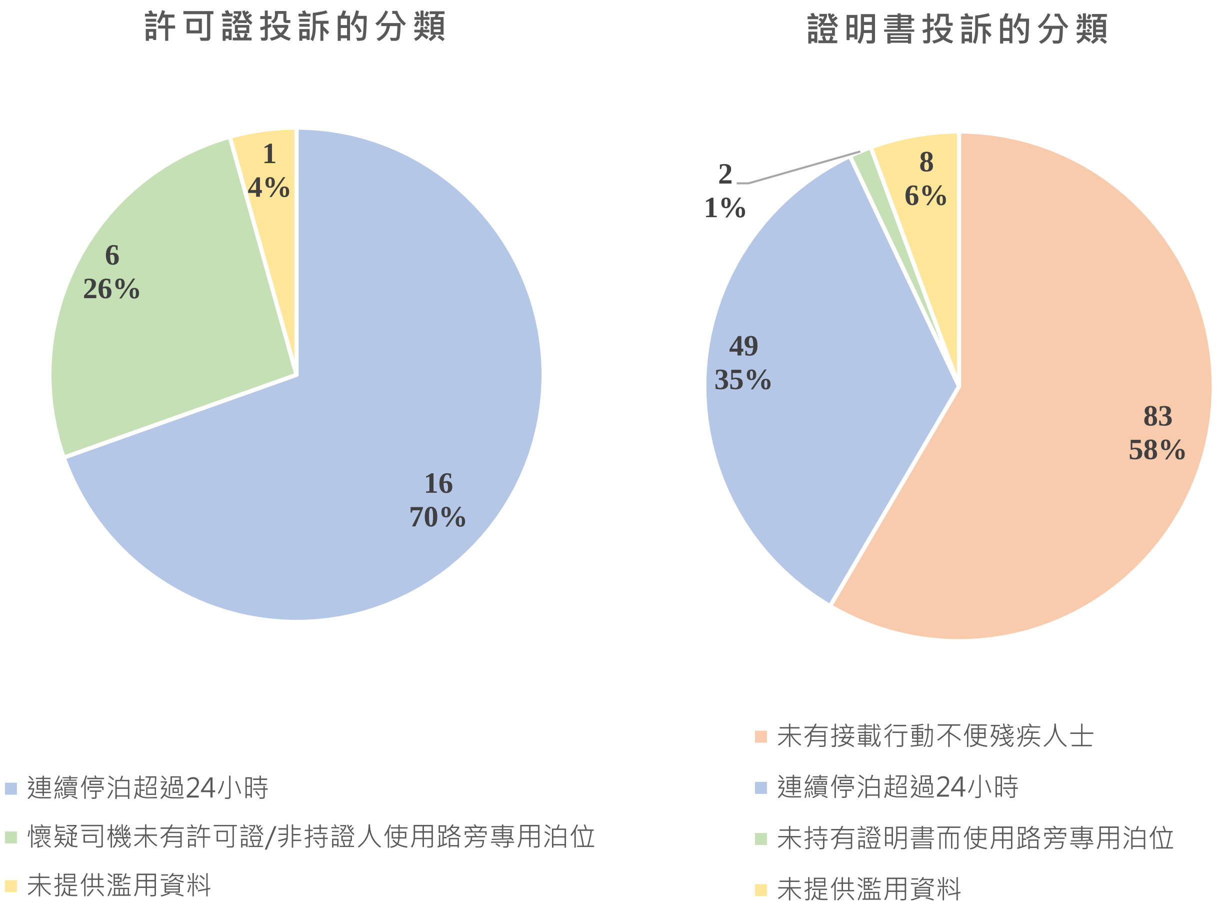
(1) 調查及跟進工作

4.4 運輸署在新措施實施後定期在高使用率地點(即位於市區繁忙地段,而殘疾人士經常使用的路旁專用泊位),或在接獲市民投訴或舉報的地點進行調查,以監察路旁專用泊位是否有被不當使用的情況。2021 年 1 月 29 日至同年 10 月期間,該署安排了 64 次實地調查,即平均每月進行 8 次實地調查。在收到就個別泊位懷疑被濫用的舉報後,該署會派員作更深入的調查。而由 2022 年 3 月起,該署更增撥資源加強實地調查及監察路旁專用泊位的使用情況。

4.5 運輸署指出,如發現未持有許可證或證明書而使用路旁專用泊位,或涉及連續停泊車輛超過 24 小時的個案,已屬違反《規例》,運輸署會轉介警務處跟進及執法。如發現許可證或證明書持有人有涉嫌濫用路旁專用泊位的情況,該署會去信要求涉嫌濫用泊位的人士作出解釋。就證明書而言,如懷疑證明書持有人在使用路旁專用泊位時違反使用條件,包括駛進或駛出泊位時車上沒有接載該署發出批准信內所列的下肢殘疾人士,運輸署會再進行跟進調查。如發現證明書首次遭濫用,該署會向持證人發警告信,嚴正提醒持證人必須嚴格遵守有關使用條件。如發現證明書再次遭濫用,該署會取消有關證明書。該署亦會通知警務處被取消證明書的資料,以便警方在發現有關人士使用已註銷的證明書時作出跟進。

4.6 2021 年 2 月(即新措施實施後)至 2022 年 2 月期間,運輸署共接獲 23 宗有關許可證的投訴,而涉及證明書的投訴則有 142 宗。就車輛涉嫌連續停泊在路旁專用泊位超過 24 小時的個案,該署共轉介了 23 宗個案(包括 2 宗涉及許可證及 21 宗涉及證明書)予警方跟進。至於其他投訴個案,該署會派員作出調查及跟進,而調查結果顯示大部份路旁專用泊位未有被濫用的情況。接獲投訴的分類見**圖 4**:

圖 4： 2021 年 2 月至 2022 年 2 月運輸署接獲有關許可證及證明書的投訴之分類



4.7 根據運輸署資料，截至 2022 年 10 月，共有 20 名證明書持有人因濫泊而被該署取消其證明書，該署已收回該 20 名持證人的證明書。運輸署一般會要求持證人在發出通知後的十天內以郵寄方式交回已取消的證明書。就上述 20 宗取消證明書的個案，運輸署在 8 天至約兩個月收到相關證明書。

(2) 新科技的應用

4.8 運輸署現正與相關電子泊車咪錶的服務營辦商研究可行方案，以加強監察路旁專用泊位的使用情況。初步構思是在路旁專用泊位設置智能監察系統，包括以自動感應裝置識別進入泊位的車牌號碼，並記錄有關車輛的車牌號碼及停泊時間。若有關車輛沒有展示有效的許可證及證明書或停泊超過 24 小時，監察系統會通知警方採取行動。此外，許可證／證明書持證人及證明書上指定的殘疾人士須以其附有照片的個人八達通卡在路旁專用泊位旁安

裝的新泊車裝置拍卡，以記錄使用泊位的情況。運輸署已透過「殘疾人士使用公共交通工具工作小組」[9]（「工作小組」），聽取有關團體對監察系統及試驗計劃的意見。該署計劃在 2023 年上旬以試驗形式在個別地點進行有關智能監察系統的測試。

(3) 使用泊位的時間

4.9 運輸署認為，考慮到下肢殘疾人士（當中包括全癱／半癱兒童或長者）需要由證明書持有人接載陪同出行，例如前往醫院／診所覆診或應付其他特別需要，證明書持有人未必能在接載下肢殘疾人士到達目的地並停泊於路旁專用泊位後可即時或短時間內將車輛駛離路旁專用泊位。因此，該署在實際情況下或未能劃一收緊證明書持有人使用路旁專用泊位的最長泊車時間。另一方面，為免造成殘疾人士之間的歧視，在考慮是否需要進一步限制路旁專用泊位的使用時間時，應一併考慮限制許可證及證明書持有人，而非只限制證明書持有人。

4.10 運輸署就有關情況曾在工作小組會議中作出討論，小組成員對進一步限制許可證及證明書持有人使用路旁專用泊位的時間未有共識。會議上有殘疾人士團體表示，由於一般的路旁收費停車位亦容許駕駛人士停泊車輛不超過 24 小時，故此對有關建議有保留，因此運輸署會慎重考慮有關安排，並諮詢持份者意見。

(4) 泊位費用

4.11 現時政府容許許可證及證明書持有人免費使用路旁專用泊位，目的是增加行動不便的殘疾人士的活動能力，並減輕他們的負擔，方便他們融入社會。運輸署曾參考其他司法管轄區（包括英國、意大利及德國等）的相關安排，有關地區均同樣容許行動不便的殘疾人士免費使用殘疾人士專用泊位。至於應否向許可證及證明書持有人收取使用路旁專用泊位的費用，運輸署認為由於有關安排會影響殘疾人士的出行，殘疾人士的意見十分重要，政府必須要審慎考慮。

---

[9] 運輸署設有「殘疾人士使用公共交通工具工作小組」，定期與殘疾人士代表會晤，諮詢他們的意見，研究是否可進一步改善供殘疾人士使用的公共運輸或相關的交通設施。

5

個案研究及其他地區做法

個案研究

5.1 本署在是次調查曾審研運輸署的相關檔案記錄，包括被取消證明書的個案及投訴個案等，以了解該署跟進相關個案的工作及所採取的跟進行動。本章闡述當中三宗個案以及一宗本署接獲的投訴個案的情況（個案所涉及的證明書皆為紙本證明書）。

個案（一）

5.2 有市民向本署投訴，指其本人於 2021 年 4 月向運輸署申請證明書，並提供了註冊物理治療師簽發有關被接載指定下肢殘疾人士情況的證明文件。同年 7 月，該署致函要求申請人提供補充文件，以闡明該下肢殘疾人士的殘疾情況，以及其殘疾情況可能持續的時期。投訴人認為該署處理申請的時間過長，且不應在他提交申請數月後再要求他提交補充資料。

5.3 運輸署解釋，為加強審核申請，該署由 2021 年 6 月 1 日起修訂申請表及須知事項，要求申請人須提交由註冊醫生或物理治療師簽發的證明文件，而文件亦須列明被接載者需使用證明書的時期。該署是因應有關改動而要求投訴人提交補充文件。運輸署表示，新措施實施初期，該署收到證明書的申請宗數有所增加，該署因人手不足而未有適時處理申請人的個案，並就此致歉。該署在接獲申請人提交的資料後，已於同年 8 月向他簽發證明書。

5.4 事件中，運輸署推出新措施後數個月即修改審批準則，反映該署在推行新措施時未能準確評估持份者的反應及調整執行新措施細節。此外，該署因證明書審批準則的改變而要求申請人再

次提交補充資料，並因申請個案多和人手不足而影響投訴人的申請進度。

個案（二）

5.5 一名證明書持有人因被發現重複濫用路旁專用泊位（包括使用有關泊位時沒有接載下肢殘疾人士，以及駕駛者並非證明書持有人）而被取消證明書。運輸署於 2021 年 9 月發信通知持證人正式取消該證明書並要求其交還證明書，但遲遲未獲回覆。該署其後接獲持證人的上訴，經檢視個案後，運輸署於同年 11 月再發信通知持證人該署維持取消其證明書的決定，並要求持證人退回證明書。持證人不服該署決定，並在 11 月底要求該署再給予機會。2021 年 12 月，運輸署在一次巡查中發現持證人仍然將車輛停泊在路旁專用泊位，其後在 2022 年 1 月中通知持證人維持取消其證明書這最終決定。持證人最終在 2022 年 1 月下旬始交回證明書給該署。由於懷疑個案涉及使用虛假的證明書，運輸署其後轉介該個案予警方跟進。

5.6 事件中，雖然運輸署多次要求持證人交回已取消的證明書，但持證人無視該署的催辦信，甚至在該署完成處理上訴並第一次發出維持取消其證明書決定的信函兩個月後始退回證明書，其間曾涉嫌違規將車輛停泊於路旁專用泊位。

個案（三）

5.7 兩名登記車主（即兩名申請人）獲運輸署簽發一張證明書，用以接載同一位下肢殘疾人士，證明書上列出兩輛車輛的車牌號碼（「證明書(1)」）。其後，持證人申請增加一輛登記車輛，而該登記車主為另一位申請人（即第三位申請人），運輸署再簽發另一張已更新資料的證明書，而該證明書則列出三輛車輛的車牌號碼（「證明書(2)」）。

5.8 不久，其中一名證明書持有人因停泊超過 24 小時而被運輸署取消證明書。該署於 2021 年 8 月致函通知持證人有關取消的決定並要求他們交還證明書。持證人隨即向該署提出上訴。9 月，運輸署巡查期間，發現證明書上其中兩輛獲批准的車輛，在同一時段內分別停泊在不同地區的路旁專用泊位，兩輛車輛分別展示證明書(1)及證明書(2)，違反使用條件。該署經審視個案後，於同年

11 月告知持證人維持取消證明書的決定，並要求持證人交還證明書(1)及證明書(2)。由於未接獲該兩張已失效的證明書，運輸署再於 12 月致函要求持證人交回證明書，並通知警方有關證明書已失效。持證人最終在 2022 年 1 月初始向運輸署交回證明書。

5.9 事件中，運輸署在未確認接獲申請人交還舊有的證明書（證明書(1)）的情況下，便發出新的證明書（證明書(2)）。

個案（四）

5.10 證明書申請人（父親）及被接載的下肢殘疾人士（其患有急性骨髓性白血病的女兒）均非申請所涉車輛的登記車主。而申請人在申請表格中填報了三輛登記車輛，三輛車輛的登記車主分別屬於申請人的三位朋友，而三人皆授權申請人駕駛該三輛登記車輛，以便申請人在其女兒有緊急需要時可駕駛車輛接載她。運輸署解釋，該署是基於個案的特殊情況，故恩恤批准有關申請。

5.11 運輸署要求證明書申請人（或所接載的下肢殘疾人士）必須為所使用車輛的登記車主（上文**第 3.18 段**），但個案中運輸署接受申請人以他人的車輛申領以使用證明書，顯然與原來列明的申請資格不相符。

本署觀察所得

5.12 除上述四宗個案的情況外，本署經審研運輸署提供的檔案資料後有以下觀察所得。

使用條件及限制的遵從

5.13 在投訴成立的個案中，大部分證明書持有人承認未有遵守使用條件，包括使用路旁專用泊位時沒有接載下肢殘疾人士。不少持證人稱不清楚路旁專用泊位的使用條件，誤以為將接載下肢殘疾人士送達到目的地後，便可把車輛停泊在路旁專用泊位。

對涉嫌濫泊個案的跟進工作

5.14 本署在審研運輸署的檔案記錄時留意到，該署曾就一宗涉嫌濫泊的個案發信要求證明書持有人解釋，該持證人承認在使用路旁專用泊位時沒有接載下肢殘疾人士，但運輸署未及發出警告信，便再次接獲有關同一持證人涉嫌濫用路旁專用泊位的投訴，而持證人亦口頭確認情況屬實。不過，運輸署最終只就該兩次濫泊向持證人發出警告信而沒有取消其證明書。此外，亦有個案顯示，部分被投訴的證明書持有人沒有在運輸署所定的期限前就濫泊的指稱作出解釋，影響該署的跟進和執管行動。

5.15 本署亦留意到，運輸署跟進涉及濫泊的投訴時，當遇上證明書持有人否認違反使用條件，該署沒有逐一就每宗個案作跟進查證，往往只是跟進重複投訴的個案，而運輸署對此的解釋是受資源所限。另外，運輸署將一些涉及車輛懷疑連續停泊在路旁專用泊位超過 24 小時的個案轉介予警方跟進，但轉介後只會就該署認為性質較為嚴重的個案與警方作出跟進，故無法全面了解路旁專用泊位有否被濫用。

登記車輛的數目

5.16 大部分申請在證明書上登記三輛或以上車輛的申請人並沒有向運輸署說明須登記多輛車輛的原因。本署留意到，在其中一宗申請個案中，證明書持有人於 2021 年 9 月向運輸署申請增加登記車輛數目至四輛，而運輸署職員當時的檔案記錄顯示，職員曾致電告知申請人，該署已不再接受四輛登記車輛的號碼加註在同一張證明書上。然而，運輸署未能明確指出每張證明書可登記車輛的數量上限和相關規定，以及該持證人上述的申請不獲接受的原因，而且該個案中運輸署職員所作出的解釋亦有別於該署曾為一張證明書簽發予最多五輛登記車輛的情況（上文**第 3.24 段**）。

申請人、登記車主及被接載者的關係

5.17 在本署審研的個案中，大部分申請人（同時為車主）與被接載殘疾人士均有親屬關係，其他的申請個案則包括朋友及僱傭關係。

5.18 此外，運輸署接受申請證明書的車輛以註冊公司／機構名義登記（申請時須提交周年申報表）。除**個案(四)**所述情況外，登記車主授權他人以證明書申請人身份駕駛車輛接載下肢殘疾人士的情況亦發生在以公司／機構為登記車主的個案中，而申請人或被接載者均非登記車主：

情況(一)：一間註冊公司的其中一名股東授權公司員工（申請人）駕駛車輛（登記車主為公司）接載該名股東的親人（下肢殘疾人士）。

情況(二)：一間註冊公司的其中一名股東授權兩名親屬（申請人）分別駕駛兩輛車輛（一輛車輛的登記車主為股東本人，另一輛車輛的登記車主為公司）接載該名股東的親人（下肢殘疾人士）。

其他地方的安排

英國

5.19 在英國，"Blue Badge"（藍色徽章）是簽發給符合條件的殘疾司機或殘疾乘客（乘坐車輛時需展示）的停車許可證，目的是幫助他們或接載他們的人士／組織把車輛停泊在離目的地較近的地方。持有藍色徽章的人士可以將車輛免費停泊在路旁殘疾人專用停車位，以及設有收費錶或付費顯示機的路旁停車位，而停泊車輛是沒有時間限制。徽章持有人亦可以在單黃線或雙黃線上停車長達三小時，但一般不可在有裝卸限制的地方停泊。濫用徽章是刑事罪行，最高可被罰款 1,000 英鎊及被沒收徽章。

加拿大

5.20 在加拿大，針對殘疾人士的停車證政策和計劃是由省和地區政府管理。雖然有關政策可能因不同司法管轄區而存在差異，但執行上亦有共通點，包括所有司法管轄區必須為運載行動不便人士的車輛提供指定停車位。停車許可證是簽發給殘疾人士使用，而非特定車輛。殘疾人士必須在車輛停泊在指定停車位時上車和落車。

新加坡

5.21 新加坡的“The Car Park Label Scheme”（停車場標籤計劃）為肢體傷殘的人士或其照顧者提供指定的傷殘人士泊車位。有關計劃提供兩種類型的停車標籤，供持證人將車輛停泊於公共停車場。第一類標籤只簽發給行動不便的駕駛人士，供他們在駕駛已註冊的車輛時使用。至於第二類標籤，申請人會獲發一張標籤，而該標籤只能供已登記車輛在接載行動不便的乘客時使用。車輛停泊在傷殘人士泊車位後，司機可在一個小時內協助行動不便的乘客上落車，之後便須將車輛駛往一般的停車場。

台灣

5.22 根據台灣的《身心障礙者專用停車位設置管理辦法》，經需求評估為行動不便的身心障礙者、設於同一戶籍或同址分戶的配偶或親屬一人，可申請身心障礙者專用停車位識別證明。該識別證應於駕駛所註冊的車輛時使用，並由身心障礙者親自使用或其配偶、親屬接載身心障礙者時使用。如配偶或親屬未接載身心障礙者時，不得使用專用停車位識別證。申請專用停車位識別證的車輛種類，以自用小客車、自用小客貨車、計程車為限。自用小貨車、租賃車、公司車等車種無法申請識別證。違反使用條文或規定的人士會被發證機關註銷有關識別證，而三年內不得再作申請和簽發。

6

本署的評論及建議

緒言

6.1 路旁專用泊位同時涉及路旁泊車政策及殘疾人士交通政策，運輸署處理路旁專用泊位相關事宜時必須同時考慮及平衡這兩方面。證明書持有人所接載的殘疾人士與持有許可證的傷殘駕駛者同屬下肢肢體傷殘的行動不便人士，有些被接載者可能因年齡所限或殘疾程度較嚴重以致無能力駕駛車輛，他們出行往往需要有照顧者陪同。運輸署推行新措施將路旁專用泊位的使用資格擴展至證明書持有人，是考慮到殘疾人士的出行需要，促進他們融入社區，並支援照顧者以減輕他們的負擔。本署認同這目標與現行政策的方向一致。

6.2 不過，運輸署透過行政措施達致有關目標前，似乎未有預計當證明書及許可證持有人均可免費使用路旁專用泊位時，兩者在審批申請和防止濫用等方面的差異會引發問題。運輸署須確保傷殘程度相若的下肢殘疾人士，不論他們是駕駛者或是被接載者，都可使用路旁專用泊位。然而，該署在未有理順相關差異及深入評估實際推行新措施時所遇到的種種問題，便推行新措施，容易招致受影響人士不滿。本署是次主動調查發現，運輸署在制定新措施的過程、評估泊位的供求情況、審批申請、防止濫泊和跟進調查個案方面有下述的不足。

（一）制定新措施的過程

沒有諮詢持份者的意見

6.3 運輸署指制定及實施新措施是基於上文**第 3.13 段**所述的特殊背景，亦因此而未有進行任何公眾諮詢，也沒有收集持份者（例如許可證持有人、殘疾人士及／或他們的照顧者的代表、負責評估殘疾人士情況的合資格人士等）的意見。該署不但未能通過廣

泛深入的諮詢和討論以改善措施的執行細節及凝聚共識，亦因為制定過程透明度不足而令受影響人士對新措施產生負面觀感。

倉卒更改規定及使用條件，令人混淆和無所適從

6.4 運輸署要求證明書申請人提交關於被接載人士殘疾情況的證明文件。在實施新措施初期，運輸署直接沿用以往還未擴大證明書使用範圍的做法，除註冊醫生及註冊物理治療師外，同時接納校長及註冊護士等人士為可簽發有關證明文件的合資格人士。但由 2021 年 6 月 1 日起（即新措施實施約四個月後），合資格人士則只限於註冊醫生及註冊物理治療師，而他們簽發的證明文件亦必須列明被接載者經評估後其殘疾情況可能持續的時期。

6.5 雖然由新措施推出至修訂審批準則前，經由校長及註冊護士簽發證明文件的申請佔申請總數只有約 1%(上文**第 3.22 段**)，但本署認為，運輸署在新措施實施後數月便修訂審批準則，難免令人感到該署未及周詳地做好評估工作便倉卒地推行有關措施，亦令證明書申請人無所適從。在**第 5 章個案(一)**中，該署便因審批準則的改變而再次要求申請人提交補充資料，並因申請眾多，人手不足以處理突然增加的申請數目而影響投訴人的申請進度。

6.6 除了收緊證明書的審批準則外，運輸署在新措施推出後亦曾修改證明書使用條件的表述：

時期	持證明書人士使用路旁專用泊位的條件
新措施實施前（2021 年 1 月 29 日前）	「此泊車證明書只為方便司機在接載行動不便的人士時，**可在運輸署轄下的政府多層停車場**的傷殘人士專用泊車位**泊車**。」
新措施實施初期（2021 年 1 月 29 日至 5 月 31 日）	「此泊車證明書供司機在接載行動不便的人士時，**可在路旁殘疾人士專用泊位**及運輸署轄下的政府多層停車場的特定泊位**泊車**。」

時期	持證明書人士使用路旁專用泊位的條件
新措實施後（2021 年 6 月 1 日後）	「此泊車證明書只供司機在接載下肢肢體傷殘行動不便的人士時，**可使用路旁殘疾人士專用泊位**及運輸署轄下的政府多層停車場的特定泊位。泊車證明書持證人駕駛其已獲批准的**車輛進入及／或離開泊位**時，車上必須載有泊車證明書批准信上所列明的下肢肢體傷殘行動不便的殘疾人士。」

6.7 本署曾接獲證明書持有人在新措施實施初期因被警方懷疑其違例使用路旁專用泊位，而投訴運輸署在證明書上所指的「泊車」一詞有欠清晰。事實上，該署解釋更新證明書的申請表及須知事項（即列明車輛進入及／或離開路旁專用泊位），是源於收到市民投訴指證明書持有人或不理解「泊車」一詞，以致在使用路旁專用泊位時未有接載下肢殘疾人士。雖然政府部門因應實際情況檢討及修訂措施實屬無可厚非，但運輸署在推出新措施後不久已收到市民的投訴及意見，並在數月內更改證明書的使用條件，反映該署未有仔細考量執行新措施的細節和預計可能出現的情況；在短期內更改相關規定及使用條件，令人無所適從，亦容易造成誤會。

6.8 本署認為，運輸署應汲取經驗，有效運用各種溝通渠道，促進持份者更大的參與，從而制定全面和周詳的方案，更好地回應持份者的訴求。

（二）路旁專用泊位的供求情況

缺乏有效措施以平衡供求及促進泊位流轉

6.9 設置路旁專用泊位的目的是方便殘疾人士出行。運輸署在推出新措施前曾就路旁專用泊位的使用率進行調查（上文**第 2.7 及 2.8 段**），經考慮後認為有空間開放路旁專用泊位予持有證明書的人士使用。根據運輸署提供的資料，在新措施實施後，路旁專用泊位和持證人的比例已由以往的 1 比 4 增至 1 比 8.5（上文**第 3.39 段**），新措施實施後所產生的額外需求加劇路旁專用泊位供求失衡的情況，推出新措施前的使用率調查的結果現在看來參考價值已

經不大。現時的情況是：可以使用路旁專用泊位的殘疾人士數量大幅增加，但每人可以使用的機會減少。

6.10 運輸署設置路旁停車位是考慮到駕駛人士有短期停泊車輛的需要，以避免車輛長時間停泊和加速泊位的流轉（上文**第 2.1 段**）。路旁專用泊位理應同樣是為滿足車輛的短期停泊需要，然而，路旁專用泊位不設任何收費也沒有任何登記或停泊記錄的要求，不但難以確定車輛有否超時停泊，亦缺乏任何可行措施促進流轉。

6.11 增加路旁專用泊位固然能舒緩供應不足的情況，而運輸署亦正進行有關計劃（上文**第 2.6 段**），但事實上，專用泊位的增加遠不及證明書持有人數量的增幅（上文**第 3.39 段**）。正如本署指出（上文**第 6.1 段**），路旁專用泊位同時涉及路旁泊車政策及殘疾人士交通政策，本署認為，該署應該釐清設置路旁專用泊位的政策方向，以及充分評估供求情況。該署須審慎權衡各項考慮因素，釐定路旁專用泊位和持證人的目標比例，以制定更長遠的規劃和相關配套，亦可相應管理持證人和申請者的期望。該署亦須蒐集和整理相關泊位的供求資料，包括定期進行使用率調查（尤其是繁忙時段的使用率），以有系統地分析現時及將來的泊位供求情況。運輸署並有需要定立時間表，定期檢討相關工作的進度，並因應檢討結果作出適當的調整及跟進。

沒有發放路旁專用泊位使用率的資訊

6.12 運輸署在推出新措施前曾就路旁專用泊位的使用率進行調查（上文**第 2.7 及 2.8 段**），不過，本署留意到，該署在得出有關結果後，並沒有向外發放相關數據，以致相關持份者未能充分了解路旁專用泊位的需求情況。

6.13 路旁專用泊位的使用率反映有關泊位的需求情況，定期進行相關調查所得的數據是制訂政策的依據，可促進公共資源的公平和有效運用。本署認為，開放有關數據可提升政府施政及運作等方面的透明度，令市民（尤其是受影響的持份者）更理解政策的理據，有助增加公眾對政策和相關措施的支持。其中，運輸署應在與工作小組的成員（上文**第 4.8 段**）就路旁專用泊位的使用情況及證明書的適用範圍加強溝通時向他們提供使用率調查的數據。

（三）許可證及證明書的準則

6.14 許可證和證明書同屬泊車的便利安排，目的都是為便利殘疾人士出行，然而，基於訂立制度和背景的不同，許可證和證明書的審批程序及申請資格亦各異。許可證是根據《規例》簽發的，法例條文對申請條件（包括申請人須為持有駕駛執照的合資格傷殘人士）有所規限；而簽發證明書則屬行政措施，運輸署可因應不同情況調整與證明書相關的規定和措施。雖然運輸署指出傷殘駕駛者及殘疾乘客同樣有使用路旁專用泊位的需要，但在釐定許可證及證明書的審批準則及使用條件上則有不同（上文**第 3.34 段**，**表 1**），而這些差異亦引伸不同程度的問題。

須理順申請人、登記車輛的車主及被接載者的關係

6.15 根據《規例》，申請許可證的傷殘駕駛者（或其同為傷殘人士的配偶）必須是有關車輛的登記車主。換言之，大部分申請許可證的人士皆為所使用車輛的登記車主，而即使登記車主為傷殘人士的配偶，上述規定已就申請人與車主之間的關係作出考慮。此外，基於法例所限，運輸署並不接受申請人以註冊公司／機構名義登記車輛。

6.16 證明書的申請及簽發程序則並非按法例而制訂，運輸署是以行政措施就申請人、登記車主及被接載者關係作出規限。證明書申請表格的須知事項訂明，申請人或其接載行動不便的殘疾人士，必須擁有以其本人姓名登記的車輛，所以申請人並不一定是登記車主，而被接載的下肢殘疾人士即使無法駕駛，亦可以是登記車主。至於沒有就申請人與被接載者的關係設定限制（上文**第 3.12 段**），運輸署解釋是考慮到並非所有下肢殘疾人士均有親屬。

6.17 本署留意到，運輸署對於證明書申請人與被接載者的關係之取態寬鬆。以往，證明書的適用範圍十分有限，只容許持證人在接載下肢殘疾人士時將車輛停泊在運輸署轄下停車場內的殘疾人士專用泊位（上文**第 3.11 段**），當時較為寬鬆處理持有人與被接載人士的關係，影響不算大。不過，新措施容許證明書持有人免費使用路旁專用泊位，大幅增加了對有關泊位的需求，在供應不足的情況下，運輸署便有必要探討是否仍然沿用舊有的、偏向寬鬆的標準審批申請。

6.18 另一方面，自行駕駛汽車的傷殘人士在獲發駕駛執照後，才可向運輸署申請許可證。由於許可證持有人的車輛只能由持證人駕駛，而且在申請駕駛執照的過程中亦可能需要改裝車輛，故持證人只會駕駛一部指定的登記車輛(以申請人或其配偶(如同屬傷殘人士)的名義)。然而，證明書的情況則不同，相關車輛的登記車主可以是被接載者或申請人，如被接載者不能依靠單一駕駛者接載，則可由多位申請人向運輸署提出申請，有關情況亦見於本署審研的個案中。而根據現行證明書的審批準則，獲發證明書的情況可包括：

(1) 多位申請人申請以同一輛登記車輛接載下肢殘疾人士；

(2) 一位申請人申請以多輛登記車輛接載下肢殘疾人士；以及

(3) 多位申請人申請以多輛登記車輛(例如以各自擁有的一輛或多於一輛車輛)接載下肢殘疾人士。

6.19 雖然運輸署強調在證明書的申請獲批後，該署只會發出一張證明書，限制同一時間只會有一輛登記在證明書上的車輛可使用證明書(上文**第 3.25 段**)。然而，上述情況無疑會增加濫用證明書的潛在風險。有別於許可證的情況，除非即場截查將車輛駛進或駛出泊位人士的身份證明文件，否則即使執管人員從旁監察亦難以判斷接載下肢殘疾人士的司機是否證明書持有人(即持證人有否轉讓證明書予他人使用)，事後要就懷疑個案搜證則更加困難。

6.20 此外，運輸署現時不但接受申請證明書的車輛以註冊公司／機構名義登記(上文**第 5.18 段**)(即登記車主是公司或機構)，亦容許登記車主授權申請人駕駛車輛接載下肢殘疾人士，有關情況令審批程序變得更為複雜。從**第 5 章個案(四)**(上文**第 5.10 及 5.11 段**)及上文**第 5.18 段**所述的**情況(一)**及**情況(二)**可見，申請人及該名被接載的下肢殘疾人士顯然並非登記車主(即申請人或其接載者並不擁有其本人姓名登記的車輛)，但運輸署仍接受並簽發證明書予相關申請人。該署現時容許登記車主(不論以個人或公司名義)授權他人以申請人身份駕駛車輛接載下肢殘疾人士，無疑有

違證明書的申請資格（上文**第 3.18 段**），也增加個案的複雜性，不利於署方對濫用路旁專用泊位問題的監察和執管工作。本署認為，運輸署須要認真檢視證明書的申請資格，特別是證明書的申請人、登記車主及被接載者為不同人士而牽涉到授權他人駕駛的安排。

6.21 此外，就**個案（四）**的情況而言，運輸署解釋是因應個案的特殊情況，恩恤批准簽發證明書予申請人。本署明白，該署是考慮個別申請所提出的理據而作出審批，然而，證明書申請人所接載的下肢殘疾人士皆有不同程度的身體殘障或病患，本署認為，運輸署有需要清楚說明這些恩恤或酌情審批時會考慮的因素，並訂定審批的條件和準則，以確保審批程序公平和公正，否則難免令人質疑該署不按規定行事，甚至可能會引起爭議。

沒有清楚訂明每張證明書可登記車輛的數目

6.22 根據運輸署提供的資料，有證明書申請人提出多於一輛的登記車輛，是由於有關申請未能集中由一位家庭成員接載下肢殘疾人士（多為年幼兒童或長者），而該署會按情況要求申請人提出有關理據。由於運輸署限制同一時間只有一輛車輛使用證明書，該署在批核更新資料（如更改車輛牌照號碼、增加或減少登記車輛數目等）的申請後，會要求持證人交回舊有的證明書，然後再簽發新的證明書。

6.23 本署明白運輸署須顧及申請人及被接載的下肢殘疾人士實際的情況和需要，對於該署接受申請人申請登記多於一輛車輛沒有意見。不過，若該署收回舊有證明書的工作欠妥善，便有可能助長濫泊的行為，影響其他許可證及證明書持有人使用路旁專用泊位的機會。例如在**第 5 章個案（三）**中（上文**第 5.7 及 5.8 段**），運輸署便因未能收回舊有證明書，而讓申請人有機會藉增加車輛數目而就同一下肢殘疾人士同時持有兩張證明書，而相關人士確曾以已失效的舊證明書違規使用路旁專用泊位。

6.24 隨着電子版本證明書的推出，本署相信運輸署需要收回紙本證明書的情況會大幅減少。不過，由於該署以往只簽發一張紙本證明書，因此即使該證明書上登記有多於一輛車輛，同一時間亦只能由其中一輛已登記的車輛使用該證明書。但電子證明書則是由持證人自行下載和列印，持證人或可重複列印證明書。本署認為，運輸署在簽發電子證明書的同時，須制訂並採取有效的規管措施，以確保電子版本的證明書不被濫用。

6.25 此外，在本署審閱的個案中，登記三輛車輛或以上的證明書申請人並沒有向運輸署解釋增加車輛數目的原因，而該署亦不作探究。本署認為，該署應加強審視每宗申請個案的性質和情況，以了解申請人是否有確切需要增加車輛數目。

6.26 另一方面，運輸署現時未有就每張證明書可登記的車輛數目設定上限，而至今曾批准一張證明書登記最多五輛車輛（上文**第 3.24 段**），不過，該署並沒有述明批准有關數目的考慮及理據。此外，本署從其中一宗個案留意到，有證明書申請因申請登記車輛數目超過三輛而被拒（上文**第 5.16 段**），反映運輸署內部似乎亦沒有就每張證明書可登記車輛的數目釐定清晰標準，令人無所適從。本署認為，運輸署有必要就證明書可登記車輛的數目釐定清楚及統一的標準，並就處理涉及多輛車輛的申請制定相關的程序指引，包括在哪些情況下可考慮接納登記多於一輛車輛。

沒有規限車輛種類及款式

6.27 運輸署表示，除法例所規定外，該署並沒有限制許可證持有人所使用的車輛款式。此外，由於下肢殘疾人士的活動能力各異，故該署同樣未有限制證明書申請的車輛型號或款式，但在審批證明書的申請時，會在有需要時要求申請人就其申請提供資料，例如被接載殘疾人士上落車輛的相片及／或錄影片段，以證明申請的車輛適合接載下肢殘疾人士（上文**第 3.30 段**）。

6.28 就此，本署須指出，許可證持有人的車輛只會由合資格的傷殘人士使用，他們在申請駕駛執照前須進行駕駛能力評估，以確定是否適合駕駛《規例》所指明的車輛種類（即私家車、電單車或機動三輪車）（上文**第 3.7 段**）；而伊院復康中心會就傷殘駕駛者所駕駛的車輛設置和配套是否適合相關殘疾人士使用作出評估，而傷殘駕駛者亦會按其情況及需要決定使用的車輛類型及款式。有關人士在獲得駕駛執照後才可申請許可證。由此可見，傷殘駕駛者在選購及使用車輛種類及款式方面是以他們的自身需要作考慮。

6.29 現行法例規限許可證持有人可使用的車輛種類，但證明書持有人所使用的車輛種類及款式則未受限制。事實上，證明書申請人多以現時擁有的車輛接載下肢殘疾人士，他們所駕駛的車輛

並不一定能配合下肢殘疾人士的需要，或以接載下肢殘疾人士作優先考慮。而由於合資格人士評估的是殘疾人士的下肢功能情況，接載的車輛是否配合他們的使用需要亦難以作出評估。

6.30 縱然運輸署表示為要顧及申請人實際的使用需要而沒有限制證明書申請人所使用的車輛種類和款式（上文**第 3.27 段**），但本署認為，該署亦應客觀地考慮，個別車種在一般情況下是否便利下肢殘疾人士使用（例如下肢殘疾人士能否上落空間甚狹小的跑車），以減低濫用證明書的可能性。另外，由於證明書的申請條件並沒有任何法例規限，運輸署對證明書的申請採取寬鬆彈性的處理，會導致許可證和證明書申請的車輛種類存有差異，或因此引起爭議。運輸署應加強審視有關申請，就證明書持有人可使用的車輛種類制定合理的標準。此外，該署亦可考慮要求申請人在提出新申請或續期申請時一併遞交申請車輛的照片，除備存相關記錄外，亦有助該署進行抽查或按個別申請情況要求申請人提供補充資料（例如被接載殘疾人士上落車輛的錄影片段），以便審批以及確定申請所涉的車輛是否適合接載相關的下肢殘疾人士。

6.31 總括而言，本署認為，證明書的簽發及使用條件並非如許可證般有現行的法例作為背景及依據，但既然運輸署認為兩者在使用路旁專用泊位上有同樣的權利，市民會期望當局在審批兩者的申請時有相近的考慮和嚴謹程度。除非當局能就這些差異作具體並合理的解釋，否則，運輸署有需要採取措施盡量消減這些差異，以減少許可證及證明書持有人對使用路旁專用泊位方面的爭議。

6.32 正如本署在上文**第 6.1 及 6.2 段**指出，本署明白並認同運輸署的政策目標，該署要達致該目標，理應讓殘疾程度相若的下肢傷殘駕駛者及被接載者均可享有同等的泊車便利。雖然傷殘駕駛者在取得許可證前須進行的繁複手續大部分是申領駕駛執照時所需的評估及測試（上文**第 3.5 及 3.6 段**），但申請許可證的前提是獲發駕駛執照，故申領許可證的人士確實要符合嚴格的要求及受多項條件限制，才可使用路旁專用泊位；相對之下，申領證明書的過程則較簡單。然而，由於許可證及證明書持有人皆可使用路旁專用泊位，上文就兩者在審批準則的討論，顯示當中的差異或會影響相關措施的成效。若現行安排因法例限制而未能有效解決問題，該署便應考慮及研究能否修訂相關法例，就證明書的安排提供明確的法律依據。

6.33 另外，不同海外地區就殘疾人士的出行需要亦有不同的做法，以加拿大為例，當地並不會區分傷殘駕駛者及殘疾乘客，只要車輛正接載持有傷殘停車證的殘疾人士，便可使用專用泊位，而不限於特定駕駛者。新加坡對傷殘駕駛者及殘疾乘客使用路旁專用泊位有不同要求；而台灣則對申請人與被接載者的關係以及車輛種類設定限制。運輸署在檢討審批準則時，可參考不同地區的做法，並因應香港的情況而調節審批證明書申請的準則。

（四）防止及打擊濫泊行為的措施

須探討制定使用泊位的限制，令更多傷殘駕駛者及被接載者受惠

6.34 與收費的路旁停車位一樣，許可證及證明書持有人不可將車輛停泊在路旁專用泊超過 24 小時。在使用條件方面，許可證持有人可免費使用路旁專用泊位，而證明書持有人則只能在駕駛載有下肢殘疾人士的車輛進入及／或離開有關泊位時使用。此外，運輸署指出，設立路旁殘疾人專用泊位的原意是為了讓下肢殘疾人士在空間較大的地方上落車輛。證明書持有人如無需在路旁殘疾人專用泊位上落該行動不便的殘疾乘客，可選擇將車輛停泊於附近的收費停車位或停車場。

6.35 由此可見，即使運輸署認同許可證及證明書持有人在實際使用路旁專用泊位時有一定程度的分別，但在泊車的時間限制上兩者並無分別。而在本署審研運輸署提供的個案中，有部分證明書持有人將車輛駛進路旁專用泊位時確實有接載下肢殘疾人士，但其後下肢殘疾人士並沒有返回泊位登車，而其間有關車輛仍長時間停泊在路旁專用泊位。雖然該些證明書持有人並沒有違反使用條件（車輛進入及／或離開泊位時使用），但情況並不理想，不但未能促進路旁專用泊位的流轉，亦未能讓其他有需要的殘疾人士使用，未能達到設立路旁專用泊位的目的，便利殘疾人士的出行需要。

6.36 在新措施下，可使用路旁專用泊位的車輛數量與泊位數量的比例大幅增加（上文**第 3.39 段**）。為確保資源充分和有效地運用，在無法相應增加路旁專用泊位數目的情況下，運輸署除了採取有效措施密切監察路旁專用泊位的使用情況外，須探討制定使用有關泊位的限制之可行性，例如設定使用時間或在超過一定時限

後徵收費用等，以增加泊位的流轉，令更多下肢殘疾人士能真正受惠於許可證或證明書。

投訴個案的調查和跟進工作欠系統

6.37 從上文**第 4.6 段圖 4** 的數字可見，濫用路旁專用泊位的情況主要包括許可證及證明書持有人的車輛連續停泊在有關泊位超過 24 小時；而就證明書而言，更多個案涉及持證人在使用路旁專用泊位時沒有接載下肢殘疾人士。

6.38 警務處負責檢控把車輛連續停泊在公共停車位超過 24 小時的人士（不論是一般的路旁收費停車位或路旁專用泊位）。雖然運輸署會將相關的投訴個案轉介予警方跟進，但該署其後並不會就每宗轉介個案與警方作出跟進（上文**第 5.15 段**），故未能全面了解路旁專用泊位是否有被不當使用的情況，影響運輸署的執管成效。

6.39 另一方面，運輸署負責跟進有關證明書持有人在使用路旁專用泊位時沒有接載殘疾人士的投訴。根據運輸署處理有關證明書涉嫌濫泊的投訴的程序，該署在接獲有關濫用路旁專用泊位的投訴後，會去信要求持證人作出解釋，除檢視投訴人提供的客觀佐證（例如：照片及錄像）外，該署亦會就部分個案進行跟進調查。如確認證明書遭濫用，運輸署會向首次違規的持證人發出警告信；如確認證明書再次甚至持續遭濫用，該署會取消有關證明書（上文**第 3.33 及 4.5 段**）。

6.40 然而，本署審研運輸署的檔案時發現，有持證人承認兩度濫用證明書，但運輸署未及在持證人首次違規後發出警告信，而最終只就該兩次濫泊向證明書持有人發出警告信而非取消其證明書。此外，部分被投訴的證明書持有人沒有在該署所定的期限前就濫泊的指稱作出解釋（上文**第 5.14 段**）。本署認為，為免有涉嫌違反使用條件的人士利用時間上的差距或以其他理由（例如該署未及發出警告信或持證人聲稱未接獲警告信等）可繼續濫用路旁專用泊位，運輸署應檢視現行處理濫泊的程序，釐定清楚證明書「再次遭濫用」的定義及執管程序（包括警告信制度，以及持證人逾期不作回覆的後果等）。

6.41 此外，運輸署指在新措施實施後，會定期在高使用率和較多接獲市民投訴或舉報的路旁專用泊位一帶進行調查。該署於 2021 年 1 月 29 日至 10 月期間曾安排 64 次的實地調查（上文**第 4.4 段**）。不過，本署留意到，除了其中一次調查在週日進行外，其餘的均是在平日（即星期一至星期五）進行。

6.42 運輸署曾在新措施實施前對路旁專用泊位的使用率作出一次較大規模的全港性調查，結果顯示有關泊位在週六及週日的使用率與平日相若（上文**第 2.7 段**）。由此可見，在高使用率及經常被市民投訴的地點進行針對性的調查應不限於平日，本署認為，考慮到運輸署已獲增撥資源進行實地調查，該署除加強監察外，亦有必要增加週六及週日的調查次數，以更全面了解有關地點的路旁專用泊位的實際使用情況。

收回證明書的安排欠妥善

6.43 根據運輸署發出的證明書的須知事項，如申請人就接載同一位下肢殘疾人士遞交新增登記車輛的申請，該新申請的車輛登記號碼將視乎審批結果加註在同一張證明書上。在新證明書批出前，申請人須以郵寄方式將舊有的證明書交還運輸署（上文**第 3.25 段**），但**第 5 章個案（三）**的情況顯示，該署在持證人未有交還舊有的證明書前，已向他發出新的證明書，以致聲稱接載同一名殘疾人士的不同申請人能同時使用兩張證明書。而在**個案（二）**中，運輸署曾發出多次信函要求持證人退回證明書但不果，其間持證人提出上訴，該署最終在完成處理上訴後首次發信通知持證人有關該署維持取消其證明書的決定的兩個月後始收回相關證明書。雖然該證明書已屬失效，但不排除有關人士在此期間仍有展示該證明書並使用路旁專用泊位。

6.44 上述情況反映運輸署在處理收回證明書的程序有嚴重不足。另一方面，《規例》訂明許可證持有人在許可證被取消後的責任及該署的權力。根據經修訂後的《規例》，若許可證持有人在接獲運輸署通知取消或拒絕續期後，如屬電子許可證，持證人不可在車輛上展示有關證件的列印本；如屬紙本許可證，持證人除不可展示該證件外亦須於三天內將許可證交回該署。如持證人無合理辯解而不遵守有關規定，可被罰款（上文**第 3.32 段**）。不過，就證明書而言，正如上文**第 6.24 段**所述，隨着電子版本證明書的推出，運輸署需要收回紙本證明書的情況會大幅減少，然而，由於簽發證

明書的安排只屬行政措施，即使持證人不遵守有關使用條件或規定（包括被取消證明書後未有適時向該署交還紙本證明書／在車輛上繼續展示已失效的電子證明書），亦無需承擔任何法律後果，難免令人認為政策不公。

罰則欠缺阻嚇力

6.45 現時警務處可以就連續停泊於公共停車位超過 24 小時的車輛，以及未領有有效許可證及證明書而停泊在路旁專用泊位的車輛提出檢控。雖然違反許可證及證明書的使用條件同樣會被取消已簽發的證件，但如**上段**所述，證明書持有人並不會因為違反相關使用條件而須面對刑責。

6.46 運用新科技無疑能加強監察路旁專用泊位的使用情況，運輸署應繼續推展有關工作（上文**第 4.8 段**）。不過，單靠科技難以既治標亦治本地解決問題。本署認為，運輸署有必要正視該署對證明書持有人的違規情況無法可執這現實，加強對現行各種不當行為的規管；長遠而言，該署應考慮及研究能否透過修改法例以加強管制有關情況。

探討其他可行方案

6.47 除了路旁專用泊位外，殘疾乘客可以申請殘疾乘客限制區上落車證明書(「上落車證明書」)」[10]。獲批准的殘疾乘客獲簽發一本內有合共 50 張的上落車證明書，殘疾乘客[11]可將一張填妥的上落車證明書交給司機，上面列出有關該次車程的資料(日期、時間及上落車地點）和車牌號碼。視障乘客可以點字填寫該證明書。司機倘若遭到警務人員查問，可以出示該張證明書。

---

10 上落車證明書計劃於 1993 年由運輸署、警務處及香港社會服務聯會聯合推出。為方便殘疾人士出入，警務處同意行使酌情權，在不會對其他道路使用者構成危險或造成重大阻礙的情況下，容許的士、私家車、私家小巴和私家巴士的司機在限制區（快速公路和 24 小時限制區除外）上落殘疾乘客。

11 有關計劃下的殘疾乘客涵蓋下屬指定類別的殘疾人士：
(1) 使用輪椅的人士；
(2) 視覺受損（即完全失明或嚴重弱視）的人士；
(3) 使用步行輔助器（例如義肢、拐杖及四腳步行輔助器）的人士；以及
(4) 由醫生、職業治療師、物理治療師或社工證實為行動不便的人士。

6.48 本署收到的公眾意見認為，運輸署可指定部分路旁停車位予證明書持有人使用，以及考慮以不同方式簽發證明書，例如每月簽發數十張單次性使用的證明書予申請人（如上述的上落車證明書），並須記錄每次使用的日期及時間。以減少濫用情況。運輸署認為，如證明書採取上落車證明書的使用模式，即每次簽發數十張證明書予殘疾人士，並由殘疾人士自行在每張證明書上填報每次其接載車輛的車牌號碼作單次使用，政府將不可按已登記的車牌號碼作監察，導致難以監管證明書的使用情況。此外，在使用上落車證明書時，司機與殘疾人士均同時在車輛上；至於在使用證明書時，司機將車輛停泊在路旁專用泊位後便會離開泊位，執法人員難以查證殘疾人士的身份，造成執法困難。

6.49 本署接納上述解釋。雖則如此，本署認為，運輸署仍可繼續探討其他防止及處理濫泊問題的可行方案。事實上，有公眾意見認為運輸署應加強宣傳教育，讓證明書持有人明白使用路旁專用泊位的條件；該署或可考慮引入不同型號並可搭載輪椅的私家車，以此作為界定使用專用泊位的資格，又或者指定部分路旁停車位予證明書持有人使用。本署認為，運輸署不妨集思廣益，共同與持份者就不同方案作出協調和取捨，平衡各方權利，以營造共識。

6.50 另外，就新科技的應用方面，除用以加強署方監察路旁專用泊位的使用情況外，運輸署可同時考慮參考現時一般路旁停車位的做法，透過「香港出行易」應用程式發放路旁專用泊位使用情況的實時資訊，既可便利持證人隨時搜尋路旁專用泊位，亦可令市民更容易瞭解有關泊位的使用情況。

建議

6.51 綜合而言，本署對運輸署有以下建議：

(1) 釐清設置路旁專用泊位的政策和定位，以及充分評估有關泊位的需求及供應情況，並為各項工作定立時間表及定期檢討工作進度（上文**第 6.11 段**）；

(2) 定期進行路旁專用泊位使用率的調查，並將收集所得的數據向公眾發放（上文**第 6.13 段**）；

(3) 全面檢視證明書的申請資格及審批準則，特別是證明書的申請人、登記車主及被接載者為不同人士而牽涉到授權他人駕駛的安排，以及作恩恤考慮或運用酌情權時需考慮的因素和條件（上文**第 6.20 及 6.21 段**）；

(4) 檢討並加強措施以遏止各種不當使用證明書的行為（上文**第 6.24 及 6.44 段**）；

(5) 在審批涉及多輛登記車輛的證明書申請時，加強審視申請人是否有確切需要增加車輛數目；並就此制定相關的程序指引（上文**第 6.26 段**）；

(6) 就證明書持有人可使用的車輛種類制定合理的標準，並採取相應措施，以確定申請的車輛是適合接載所指明的下肢殘疾人士（上文**第 6.30 段**）；

(7) 探討制定使用路旁專用泊位的限制以促進泊位流轉之可行性，例如設定使用時限或在超過一定時限後徵收費用等（上文**第 6.36 段**）；

(8) 檢視現行處理濫泊的程序，釐定清楚「再次遭濫用」的定義及執管程序（上文**第 6.40 段**）；

(9) 繼續推展在路旁專用泊位設置智能監察系統的工作，以加強監察有關泊位的使用情況（上文**第 6.46 及 6.50 段**）；

(10) 長遠而言，考慮及研究能否透過修改法例以處理因許可證及證明書訂立制度和背景的不同，而出現不同的審批程序、申請資格及使用限制等情況（上文**第 6.14、6.17、6.29、6.31、6.32 及 6.46 段**）；以及

(11) 運用各種溝通渠道就路旁專用泊位的使用情況及證明書的適用範圍與持份者加強溝通，集思廣益，以探討並制定更全面和周詳的方案（上文**第 6.8 及 6.49 段**）。

鳴謝

6.52 本署調查期間，運輸署予以配合，申訴專員謹此致謝。此外，本署亦藉此感謝曾就是次主動調查向本署提供寶貴意見的團體和人士。

申訴專員公署
檔案：OMB/DI/456
2023 年 4 月

公署不時在社交媒體上載選錄調查報告的個案摘要，歡迎關注我們的 Facebook 及 Instagram 專頁，以獲取最新資訊：

Facebook.com/Ombudsman.HK

Instagram.com/Ombudsman_HK

附件

附件一

運輸署在 2019 年 7 月至 8 月期間就
全港路旁專用泊位的使用情況調查

附表(1)：持有許可證車輛整體使用率

路旁專用泊位使用率		
星期一至五	星期六	星期日
35.6%	35.2%	37.1%

附表(2)：以四個時段所劃分的使用率

時段	路旁專用泊位使用率		
	星期一至五	星期六	星期日
0000 – 0559	30.8%	27.5%	33.2%
0600 – 1159	34.6%	34.4%	37.2%
1200 – 1759	41.6%	42.2%	41.4%
1800 - 2359	35.2%	36.9%	36.9%

附表(3)：以地區所劃分的使用率

地區	路旁專用泊位使用率		
	星期一至五	星期六	星期日
香港			
中西區	41.7%	30.0%	30.0%
東區	50.1%	40.9%	53.1%
南區	29.6%	26.2%	36.1%
灣仔	35.1%	38.5%	38.1%
九龍			
九龍城	39.7%	30.6%	40.2%
觀塘	46.5%	29.1%	35.4%
深水埗	34.1%	37.9%	35.1%
黃大仙	35.0%	49.9%	48.7%
油尖旺	37.3%	37.5%	36.2%
新界			
島嶼	30.9%	25.0%	50.0%
葵青	38.4%	44.9%	43.8%
北區	28.4%	46.4%	60.3%
西貢	12.7%	25.1%	25.8%
沙田	35.8%	44.0%	33.3%
大埔	23.8%	31.1%	23.1%
荃灣	42.6%	43.4%	43.3%
屯門	21.7%	17.3%	18.6%
元朗	24.1%	17.8%	23.6%
總體	**35.6%**	**35.2%**	**37.1%**

附件二

運輸署在 2020 年 9 月就 2019 年調查報告中最高使用率的路旁專用泊位使用情況調查

附表(1)：持有許可證車輛整體使用率

路旁專用泊位使用率		
星期一至五	星期六	星期日
50.3%	48.9%	48.2%

附表(2)：以四個時段所劃分的使用率

時段	路旁專用泊位使用率		
	星期一至五	星期六	星期日
0000 – 0559	51.6%	48.9%	54.3%
0600 – 1159	47.2%	49.7%	49.2%
1200 – 1759	52.0%	45.1%	46.3%
1800 - 2359	50.3%	51.8%	43.2%